Roald Amundsen

POLO SUR

Relato de la expedición noruega a la Antártica del Fram, 1910-1912

Nunca existió «la carrera por el polo Sur»… Amundsen, llegó, vio y venció… Pero su hazaña en el Polo fue ensombrecida por un enfermizo sensacionalismo que glorificó y encumbró a un perdedor incompetente: el capitan Scott, cuya expedición, víctima de una incontable sucesión de decisiones erróneas, acabaría inútilmente con su vida y con la de sus cuatro compañeros. Sin duda, la prensa ganó antaño la carrera del morbo pero, hoy día, la historia reconoce el suicidio de Scott y el impecable estilo de Amundsen, cuya planificación evaluó y previó hasta el más mínimo detalle… Considerado insensible y calculador por su «cómoda victoria» frente al hielo, el lector descubrirá en esta amena narración, no exenta de cierto sentido del humor, que esta imagen no podría estar más lejos de la realidad: Amundsen era un enamorado de las tierras polares, y todos sabemos que los enamorados no son insensibles ni calculadores. Como también sabemos que no todo el mundo comprende a los enamorados.

Roald Amundsen

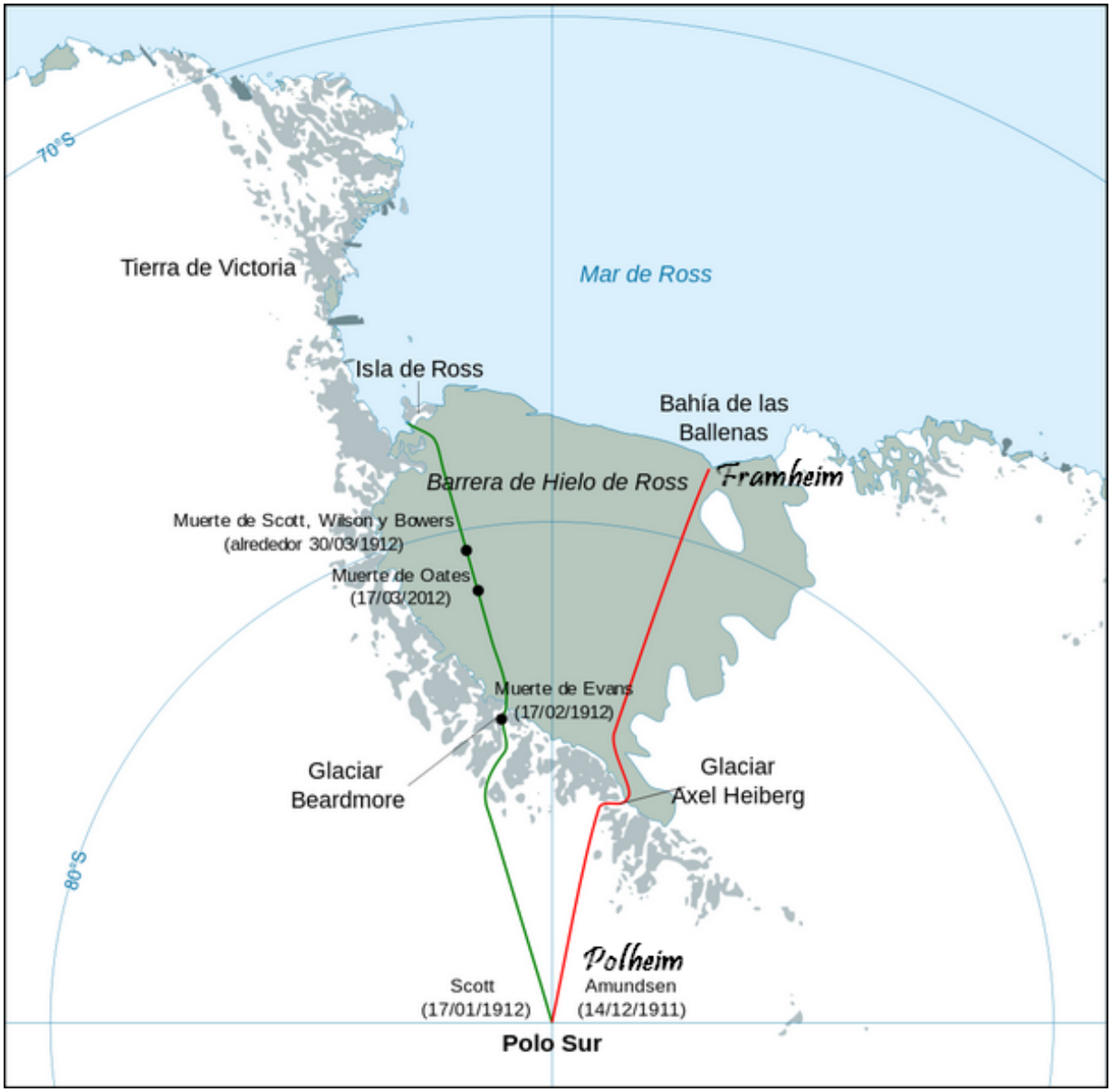
Polo Sur. Relato de la expedición noruega a la Antártica del Fram, 1910-1912

(edición ampliada)

ePub r1.3
akilino 12.03.2019

Título original: *The South Pole: an account of the norwegian Antarctic expedition in the Fram, 1910 - 1912*
Roald Amundsen, 1912
Traducción: Juan Francisco García Rosado
Diseño de portada: akilino

Editor digital: akilino
Segundo editor: JeSsE
Corrección de erratas: JeSsE, Autillo (r1.2), heutorez, Bicc (r1.3).
ePub base r2.0



Por la derecha, la ruta seguida por el equipo de Admunsen. Por la izquierda, la ruta seguida por el equipo de Scott, con indicación de los puntos donde fallecieron sus integrantes en el regreso.

«Nunca he conocido a nadie que se haya visto tan diametralmente contradicho por sus deseos como yo. Desde niño siempre he soñado con llegar al polo Norte y, heme aquí, en el polo Sur».

ROALD AMUNDSEN
14 de diciembre de 1911
(90° 0’ 0’’)

Prólogo.Las chicas buenas no esquían al polo Sur

por LIV ARNESEN

«Es una experiencia maravillosa ser un nómada solitario en la Antártida. Los días han pasado increíblemente rápido. Mentalmente, mi depósito de reservas está casi lleno».

24 de diciembre de 1994

(90° 0’ 0’’)

Cuando era niña siempre me decían «puedes conseguir lo que quieras».

También me decían a menudo que tenía una fuerte voluntad y que era terriblemente cabezota. Sólo cuando crecí comprendí cómo se podía obtener beneficio de estas cualidades. Durante el planteamiento y la preparación de mi expedición me sorprendió el poder de la fuerza de voluntad.

La idea de ir al polo Sur no es impulsiva. Es un largo proceso. No puedes tener esa idea en mayo y salir en junio. Vivir con la idea año tras año hasta que madura es lo que te conduce al éxito. Sin embargo, al mismo tiempo, estaba preparada psicológica y mentalmente para el fracaso. Todo el mundo debería ejercitarse mentalmente para que todo vaya mal, pero también para que todo vaya bien.

Todo se puede hacer mejor, y con menos esfuerzo, en un estado de relajación.

«¿Has arrastrado alguna vez un trineo, querida?»

Para conseguir llegar al lejano Sur tenía que empezar teniendo financiación, la piedra angular de cualquier proyecto.

Había impreso un pequeño folleto en noruego e inglés con la ruta que había elegido, además de otras informaciones prácticas.

Con la cabeza bien alta y el corazón acelerado acudí a mi primera reunión con un posible patrocinador. Deliberadamente, había escogido a Lillsport, un fabricante noruego de mochilas y ropa deportiva, del que intuía cierta disposición. El buen resultado de aquella reunión me animó a continuar.

La caza de patrocinadores se convirtió en algo más duro de lo que había imaginado. Sus opiniones sugerían que debía ser considerablemente más difícil para una mujer recorrer la misma distancia que los hombres habían recorrido antes. «¿Has arrastrado alguna vez un trineo, querida?», esta era la repetida y recurrente pregunta.

Liv Arnesen, de nacionalidad también noruega, es la primera mujer en haber alcanzado el polo Sur en solitario en 1994

Después vino un tiempo duro y difícil. En aquella época, simplemente, tendría que haber abandonado. Pero algo dentro de mí me impidió renunciar, desistir, mi objetivo estaba claro. No pensaba renunciar por la falta de unas miserables monedas.

¡Al fin sola!

Al fin llegó el día que yo había estado esperando, consciente o inconscientemente, durante cerca de treinta años. Había sido un largo y tortuoso camino, pero ahora sólo tenía ante mí una meta, 1200 kilómetros hasta el polo Sur.

El tiempo era agradable y con buena visibilidad, el terreno se elevaba en una sucesión de terrazas. Iba superando estrechas grietas mientras en la distancia podía ver el hielo azul y los grandes abismos, afortunadamente al este de mi ruta.

Después de una ascensión vertical de 420 metros me sentí satisfecha con el trabajo realizado y monté mi campamento. Era imposible encontrar un sitio llano para la tienda, así que tuve que hacer noche sobre una pendiente. Había sido un día difícil de duro y pesado arrastre, y caí rendida en mi saco de dormir. Esa primera noche dormí profundamente durante doce horas seguidas.

¡Disfruto de mí misma!

En mi camino hacia el Sur, a menudo pienso en Amundsen, Shackleton o Scott y en los sufrimientos de los antiguos héroes. Yo disponía de alimentos suficientes, equipamiento sobradamente probado y sistemas de navegación y orientación.

Había preparado mi mente en prevención de asumir que podría ser terriblemente frío y desagradable. Mi subconsciente había absorbido todos los sufrimientos de los antiguos exploradores polares, allí donde se agitaban y revolvían durante años. Psicológicamente estaba preparada para que mi expedición saliera mal.

¿Qué pasa con el sufrimiento? Por supuesto, hacía frío, pero yo esperaba pasar más frío. Empecé a darme cuenta que era el viaje en esquí de mi vida.

Noche de paz, noche de silencio…

En las cortas horas del 19 de diciembre me desperté con una extraña sensación. Todo estaba en silencio, podía *escucharse* este silencio exactamente igual que un estruendo.

Cuidadosamente, y algo preocupada, abrí rápidamente la cremallera y miré fuera. Todo estaba en calma absoluta, casi mortal, un silencio total, ensordecedor. Era mi primer día en la Antártida sin viento.

Abrí del todo la puerta de la tienda y durante un buen rato permanecí sentada dentro de mi saco de dormir contemplando la tranquila y blanca extensión y el cielo azul. Enormes cristales de nieve brillaban al sol. Me arrastré dentro del saco de dormir y me sentí feliz, descansada y contenta.

Los últimos días fueron como un cuento de hadas. El viento se desvaneció casi completamente. El silencio era abrumador, casi opresivo. Por primera vez tuve la sensación de estar completamente sola.

Me alegro que la narración original de Amundsen esté disponible, por fin, en lengua española. Y espero que este, y mi viaje al polo Sur, pueda demostrar a los demás, especialmente a las mujeres, que la mayoría de las cosas son posibles, incluso cuando las empresas se realizan en extraños escenarios. Para conseguir un sueño, se debe convertir en una meta, así que se debe empezar con un plan. Luego viene el trabajo duro. La mayoría de los deseos pueden convertirse en realidad siempre que tus motivos sean lo suficientemente fuertes y sinceros.

LIV ARNESEN

Bekkestua, mayo de 2011

Introducción

por FRIDTJOF NANSEN

Cuando el explorador vuelve a casa victorioso, todo el mundo sale a vitorearle. Todos se sienten orgullosos de sus hazañas, orgullosos de su nación y de la humanidad. Creemos que nos ponemos una medalla y, alguno, en el fondo, que nos ha costado poco.

¿Cuántos de los que se reúnen para aclamarle estaban allí cuando la expedición se estaba organizando, cuando escaseaba incluso lo imprescindible, cuando se buscaba ayuda y asistencia de manera urgente? ¿Había entonces una competición por ser los primeros en echar una mano? En tal situación el líder casi siempre se encuentra solo; con demasiada frecuencia ha tenido que confesar que las mayores dificultades a superar han surgido en su propia casa antes de poder zarpar. Así ocurrió con Colón, y así ha ocurrido con otros muchos desde entonces.

Y así ocurrió también con Roald Amundsen, no sólo la primera vez, cuando se embarcó en el *Gjøa* con el doble objetivo de descubrir el polo Norte magnético y abrir el paso del Noroeste, sino también en 1910, cuando dejó el fiordo en su gran expedición con el *Fram*, para dejarse llevar a la deriva a través del mar del polo Norte. ¡Cuántas preocupaciones hubo de sufrir, y cuántas se hubiera ahorrado si hubiese sido más apreciado por quienes tenían en sus manos la posibilidad de facilitarle las cosas! Y eso que Amundsen les había demostrado la pasta de la que estaba hecho: los

dos objetivos marcados para la expedición del *Gjøa* se habían alcanzado. Navegando con su pequeño velero por todo el océano Ártico, rodeando el norte de América, en la ruta que había sido buscada en vano durante cuatrocientos años, este hombre siempre había alcanzado la meta que se había señalado. Si él arriesgaba su vida y su talento, ¿no hubiera sido natural sentirse orgulloso de ayudar a semejante hombre?

¿Pero ocurrió así?

Durante mucho tiempo pasó apuros para completar su tripulación. Carecía de dinero y nadie demostraba el más mínimo interés por su trabajo, a excepción de los pocos que siempre le ayudaban tanto como podían. Él mismo aportó todo lo que poseía. Esta vez, sin embargo, se hizo a la mar cargado de deudas e inquietudes y, como en la anterior ocasión, zarpó silenciosamente una noche de verano.

El otoño se acercaba a su fin. Un día llegó una carta suya. Para conseguir el dinero que necesitaba para su expedición al polo Norte, no pensaba volver a casa sin haber ido antes al polo Sur. La gente se quedó atónita. No sabían qué decir. ¡Era algo inaudito, alcanzar el Polo Norte por la ruta del Polo Sur! ¡Añadir tal inmensa e imprevista empresa a sus planes, sin haber contado con nadie! A algunos les pareció grandioso; a la mayoría, incierto; hubo muchos que decían a gritos que era algo inadmisible, incluso desleal: no, incluso hubo algunos que quisieron detenerle. Pero nada de esto le afectó. Él dirigiría su trabajo según su propio criterio, sin mirar atrás.

Fridtjof Nansen (1861-1930), célebre explorador polar, premio Nobel de la paz en 1922. Autor de *Hacia el Polo* (diario del viaje que emprende en 1893 con el objetivo de llegar al Polo Norte).

Poco a poco se hizo el olvido, y cada uno continuó con sus propios asuntos. Las brumas se cernieron sobre nosotros día tras día, semana tras semana…, esas brumas que amparan a los hombres pequeños y devoran todo lo que es grande y lo aprisionan.

De improviso, un hermoso día de primavera disipó el banco de niebla. Hay un nuevo mensaje. La gente se detiene y mira de nuevo hacia arriba. Muy por encima de ellos brilla una hazaña, un hombre. Una ola de júbilo

inunda los corazones de los hombres; sus ojos brillan como las banderas que ondean sobre ellos.

¿Por qué? ¿Es por la importancia de los hallazgos científicos, por los grandes descubrimientos geográficos? No, eso vendrá más tarde, y para unos pocos especialistas. Esto es algo que todos podemos entender. Es una victoria del ánimo y la fortaleza del hombre sobre el dominio de las fuerzas de la naturaleza; una hazaña que nos eleva por encima de la gris monotonía de la vida diaria; un panorama de luminosas planicies con altivas montañas rozando el frío azul del cielo y tierras cubiertas de capas de hielo de una extensión inconcebible; una visión de tiempos glaciales desaparecidos hace mucho tiempo; el triunfo de la vida sobre la dureza de un reino de muerte. Es una llamada a armarse de valor, la determinación del deseo humano de atravesar los hielos glaciales, las tormentas de nieve, la muerte.

Pero la victoria no sólo se debe a los grandes inventos de hoy en día, ni a las nuevas y diferentes herramientas de las que disponemos. Los medios ya se venían usando desde la antigüedad, ya eran conocidos por los nómadas hace miles de años, cuando se abrieron paso a través de las llanuras cubiertas de nieve de Siberia y el norte de Europa. Lo importante era que cada cosa, grande o pequeña, tenía que ser estudiada profundamente y el plan ejecutado de manera exacta. Al final, como siempre, lo importante es el hombre.

Las grandes hazañas siempre parecen así de fáciles y simples. Y, por supuesto, así es como pensamos que tendría que ser.

Además de los descubrimientos y experiencias de los primeros exploradores —que, como es lógico, es necesario tener presentes para alcanzar el éxito—, tanto el plan como su ejecución son el atrevido fruto de la vida y experiencia de los noruegos desde tiempos remotos hasta hoy en día. La vida de los noruegos en un invierno cotidiano de nieve y hielo, nuestros lugareños con su continuo uso de esquís y trineos tanto en el bosque como en la montaña, nuestros marineros año tras año cazando ballenas y focas en el mar polar, los viajes de nuestros exploradores a las regiones árticas… todo ello, con el perro como animal de tiro, adoptado de primitivas razas, hizo posible tanto el diseño del plan como su posterior ejecución cuando el hombre apareció.

Por eso, cuando el hombre aparece, el plan le conduce a través de todas la dificultades como si no existieran; cada una de ellas ha sido prevista y afrontada con antelación. Que nadie venga a hablarnos de suerte y casualidad. La suerte de Amundsen es la de un hombre fuerte que mira siempre hacia adelante.

Como él mismo y el resto de la expedición dijeron en el telegrama que enviaron a casa: tan fácil y sencillo como si fuera una excursión de vacaciones por las montañas. Aunque se hablaba sólo de los logros y no de las penurias. Cada palabra era una palabra de hombre. Esa es la marca de la persona honrada, tranquila y fuerte.

Aún es demasiado pronto para medir el alcance de los nuevos descubrimientos, pero el cablegrama ya ha disipado las brumas tan lejos que los detalles están comenzando a tomar forma por sí solos. Esa helada tierra mágica, tan diferente a otras, poco a poco está emergiendo de entre las nubes.

En este maravilloso mundo de hielo, Amundsen ha encontrado su propio camino. Desde el principio hasta el fin, él y sus compañeros han atravesado regiones enteramente desconocidas con sus esquís, y no hay muchas expediciones en la historia que hayan dejado su huella en tantos territorios que el ser humano no hubiera visto hasta entonces. La gente pensaba que su ruta discurriría por el glaciar Beardmore, anteriormente descubierto por Shackleton, o por la ruta ya conocida de la meseta alta, cerca del polo, desde allí estaría seguro de poder avanzar. Los que conocíamos a Amundsen pensábamos que su opción preferida sería evitar lugares que por muchas razones ya habían sido pisados por otros. Felizmente, estábamos en lo cierto. Por nada del mundo sigas el camino por el que ha pasado un inglés —excepto por el polo mismo—.

Esto es una gran ventaja a la hora de realizar nuevas investigaciones. Cuando después de un año el capitán Scott volvió sano y salvo con todas las observaciones y descubrimientos realizados en su viaje, las conclusiones de Amundsen se acrecentarían de forma considerable, una vez que sus resultados estuvieran iluminados por otros puntos de vista. El avance conjunto hacia el polo desde dos lugares separados fue el logro más afortunado desde la perspectiva científica. La región investigada llegó a ser

mucho más grande, se hicieron muchos más descubrimientos y la importancia de las observaciones se multiplicó por dos, y a menudo por más. Tomando por ejemplo las condiciones meteorológicas: no hay duda de que una simple serie de observaciones desde un único lugar tiene mucho valor, pero si conseguimos, simultáneamente, observaciones desde otro punto de la región, el valor de ambas llega a ser mucho más grande, ya que podemos llegar a tener la oportunidad de entender el comportamiento de la atmósfera. Y lo mismo ocurre con otras muchas investigaciones. La expedición de Scott nos trajo ricos e importantes resultados en muchas áreas de la ciencia, pero el valor de sus observaciones aumentará cuando se correlacionen con las de Amundsen.

La expedición de Amundsen al polo se completa con la valiosa expedición con trineos del teniente Prestrud y sus dos compañeros hacia la inexplorada tierra del Rey Eduardo VII, que Scott descubrió en 1902. Parece más bien como si este territorio estuviera conectado con las masas de terreno e inmensas cadenas montañosas que Amundsen encontró cerca del polo. Ésta es una nueva incógnita a despejar.

Pero no sólo estos viajes sobre capas de hielo y cadenas montañosas se llevaron a cabo de manera magistral; también les debemos gratitud al capitán Nilsen y a sus hombres. Ellos condujeron al *Fram* de ida y vuelta, y dos veces, a través de las aguas del sur repletas de hielos —que muchos suponían tan peligrosas que el *Fram* no sería capaz de cruzarlas—, y en ambos viajes se hizo con la rapidez y puntualidad de un barco en ruta regular. El excelente constructor del *Fram*, Colin Archer, tenía motivos para estar orgulloso por la forma en que su «criatura» había desempeñado su última empresa: este velero había viajado de un extremo a otro del planeta. Pero el capitán Nilsen y la tripulación del *Fram* habían hecho más que eso; habían llevado a cabo un trabajo de investigación con un valor científico comparable al realizado por sus camaradas en el desconocido mundo del hielo, aunque muchas personas no serán capaces de reconocerlo. Mientras Amundsen y sus compañeros estaban pasando el invierno en el sur, el capitán Nilsen, en el *Fram*, investigaba el océano entre Sudamérica y África. En no menos de sesenta puntos tomó temperaturas, muestras de agua y especies de plancton de estas regiones aún desconocidas, todo ello a

profundidades de 3.600 metros y más. Ellos dividieron por vez primera en dos zonas el Atlántico Sur para estudiar las desconocidas profundidades del océano y añadirlas al conocimiento humano. Estas zonas que estudió el *Fram* son las más extensas y completas de todas las conocidas del océano.

¿No hubiera sido razonable que quienes han sufrido y conseguido tanto volvieran a casa a descansar? Sin embargo, Amundsen señala hacia adelante en busca de más: ahora, a por el objetivo final. El próximo año seguirá su rumbo por el estrecho de Bering sobre la nieve y el hielo y la oscuridad del Norte, dejándose llevar a la deriva para atravesar el mar del polo Norte; cinco años, por lo menos. Parece casi sobrehumano, pero él es el hombre destinado para ello. *Fram* es su barco, «adelante» su lema, y él lo conseguirá. Llevará adelante su principal expedición, la única que tiene ahora ante sí, de forma tan firme y segura como la que acaba de realizar.

Pero mientras esperamos, alegrémonos por lo que ya se ha conseguido. Sigamos la estrecha pista de los trineos y las pequeñas huellas que hombres y perros han dibujado en la interminable superficie blanca del Sur —como si fuera un ferrocarril que nos lleva a explorar en el corazón de lo desconocido—. El viento en su interminable lucha barre estas huellas en el desierto de nieve. Pronto estarán todas borradas.

Pero los raíles de la ciencia están tendidos; nuestro conocimiento es ahora más rico que antes.

Y la luz de la hazaña brilla para siempre.

FRIDTJOF NANSEN

Lysaker, 3 de mayo de 1912

Polo Sur.*Relato de la expedición*

A mis camaradas:

Pequeño y valeroso grupo que prometió, en los caminos de Funchal, permanecer junto a mí en la lucha por alcanzar el polo Sur. Les dedico este libro.

ROALD AMUNDSEN
(Uranienborg 15 de Agosto de 1912)

Capítulo I. La historia del polo Sur

«La vida es una pelota en manos del azar».
Brisbane, Queensland, 13 de abril de 1912.

Aquí estoy, sentado a la sombra de una palmera, rodeado de la más exuberante y hermosa vegetación, disfrutando de la fruta tropical más jugosa, y escribiendo la historia del polo Sur. ¡Qué infinita distancia parece separar aquella región de estos alrededores! Y tan sólo hace cuatro meses que mis intrépidos compañeros y yo alcanzamos aquel codiciado lugar.

¡Estoy escribiendo la historia del polo Sur! Si alguien hubiera insinuado una sola palabra de lo que iba a suceder hace cuatro o cinco años, yo mismo le habría tomado por un loco de remate. Y aun así, el loco hubiera tenido razón. Una circunstancia fue llevando a la otra, y todo resultó completamente distinto a lo que yo había imaginado.

El 14 de diciembre de 1911, cinco hombres llegaron al punto más austral del planeta, en el eje polar, clavaron la bandera de Noruega y bautizaron la región con el nombre de a quien gustosamente habían ofrecido sus vidas, el rey Haakon VII. De esta forma, el misterio fue desvelado para siempre, y uno de los secretos mejor guardado de nuestro planeta dejó de existir.

Como fui uno de aquellos cinco hombres que, aquella tarde de diciembre, tomó parte en este descubrimiento, ha recaído sobre mí la tarea de contar todo lo sucedido: cómo alcanzamos el polo Sur.

La exploración antártica viene de antiguo. Los viajes habían comenzado incluso antes de que nuestra concepción del planeta tomara su forma definitiva. Es verdad que muchos de los exploradores de esos lejanos tiempos no alcanzaron lo que ahora conocemos de aquellas regiones

australes, pero la intención y las posibilidades estaban allí, lo cual justifica el nombre de «exploraciones antárticas». Los motivos que empujaban a estas empresas fueron, como ha sido frecuentemente el caso, la esperanza de riquezas. Gobernantes codiciosos de poder veían en su imaginación incrementar sus posesiones; hombres sedientos de una inesperada riqueza, deseosos de encontrar el oro soñado; entusiastas misioneros con el pensamiento de una multitud de ovejas descarriadas, o la comunidad científica, más preparada, esperando modestamente en un segundo plano. Y todos ellos obtuvieron su parte: políticos, negociantes, religiosos y científicos.

La historia del descubrimiento antártico se puede dividir en principio en dos categorías. En la primera se incluirían los numerosos viajes que, sin una idea definida en lo que se refiere a la forma o la naturaleza del hemisferio sur, tomaron rumbo austral simplemente con el objetivo de conocer la máxima extensión de terreno posible. Baste esta pequeña anotación acerca de estos viajes antes de pasar a la segunda categoría, formada por los viajeros antárticos en el verdadero sentido del término, quienes conociendo la configuración real del globo terráqueo, se propusieron atravesar el océano con el objetivo de atacar al monstruo antártico en su mismo corazón, esperando que la fortuna les fuera favorable.

Debemos siempre recordar con gratitud y admiración a los primeros marinos que gobernaron sus embarcaciones entre brumas y tormentas, acrecentando nuestro conocimiento sobre las tierras heladas del Sur. La gente de hoy en día, informada de cualquier noticia aunque suceda en la parte más alejada del planeta, y con todos nuestros modernos sistemas de comunicación a su alcance, no llega a comprender la intrépida valentía que escondían los viajes de estos hombres.

Marcaban su rumbo hacia la oscuridad desconocida, expuestos constantemente a ser engullidos y destruidos por los inciertos y misteriosos peligros que se escondían en esas sombrías inmensidades que esperaban su llegada.

Aunque los comienzos fueron humildes, poco a poco el grado de dificultad de cada una de las empresas fue creciendo. Una porción tras otra de terreno era descubierta y sometida al poder del hombre. El conocimiento

de la apariencia de nuestro mundo se fue haciendo cada vez mayor, hasta tomar su auténtica y definitiva forma. Nuestra profunda gratitud a estos primeros descubridores.

Aún en nuestros días escuchamos a gente preguntarse con sorpresa: ¿Para qué sirven estos viajes de exploración? ¿Qué beneficios nos aportan? Cortos de mente, siempre me respondo que únicamente tienen cerebro para pensamientos primarios.

El primer nombre en la lista de descubridores es el del príncipe Enrique de Portugal, apodado *El Navegador*. Siempre será recordado como el primer promotor de la investigación geográfica. Gracias a sus esfuerzos se cruzó el Ecuador por vez primera, alrededor de 1479.

Otro gran paso adelante se dio con Bartolomé Díaz. Navegando desde Lisboa, en 1487 alcanzó la bahía de Algoa y sin duda sobrepasó el paralelo cuarenta en su viaje hacia el Sur.

El viaje de Vasco de Gama de 1497 es lo suficientemente bien conocido como para no necesitar describirlo. Después de él llegaron hombres como Cabral y Vespucci, que ampliaron nuestros conocimientos, y De Gonneville, que añadió un toque de romanticismo a la exploración.

Pero llega el momento de recordar al más grande de los viejos exploradores, Fernando de Magallanes, portugués de nacimiento aunque navegante al servicio de España. Comenzó en 1519 descubriendo la conexión entre los océanos Atlántico y Pacífico en el estrecho que lleva su nombre. Nadie antes que él había llegado tan al sur, cerca de 52° de latitud. Uno de sus barcos, el *Victoria*, dio la vuelta al mundo demostrando a los escépticos que realmente el mundo era redondo. Desde ese momento la idea de las regiones antárticas toma su definitiva forma. Algo debe haber en el Sur: que fuera tierra o agua, el futuro lo habría de determinar.

En 1578 encontramos al célebre marino Sir Francis Drake. Aunque se contaba entre los bucaneros, debemos reconocerle los descubrimientos geográficos que hizo. Rodeó el cabo de Hornos y demostró que la tierra de Fuego era un gran grupo de islas que no formaban parte del continente antártico, como muchos habían pensado.

Recordemos al holandés Dirk Gerritsz, que tomó parte en una expedición de saqueo a la India en 1599, siguiendo la ruta del estrecho de

Magallanes. Se dice que perdió su rumbo después de cruzarlo y llegó a 64° de latitud sur, a un extenso territorio cubierto de nieve. Se cree que eran las islas Shetland del Sur, pero el relato del viaje deja paso a la duda.

En el siglo XVII tenemos los descubrimientos de Tasman, y a finales de la centuria algunos aventureros ingleses aseguraron alcanzar latitudes extremas.

El inglés Halley, astrónomo real, emprendió un viaje científico hacia el Sur en 1699 con el propósito de hacer observaciones del campo magnético de la tierra; encontró hielo a 52° de latitud sur y regresó hacia el norte.

El francés Bouvet (1738) fue el primero que siguió la banquisa austral, aunque a una considerable distancia, y trajo informes de las inmensas plataformas flotantes antárticas de icebergs.

En 1756 el barco mercante español *León* trajo informes de tierra cubiertas de nieve a 55° de latitud sur, al este del cabo de Hornos. Cabe la posibilidad de que fuera lo que hoy conocemos como islas Georgias del Sur. El francés Marion-Dufresne descubrió en 1772 las islas Marion y Crozet. En ese mismo año otro francés, Joseph de Kerguelen-Trémarec, alcanzó la tierra de Kerguelen.

Con esto concluye la serie de expediciones que, a mi juicio, son el mejor ejemplo del primer grupo de expedicionarios. La «Antártica», el sexto continente, aún permanecía sin ser visto ni hollado. Pero el coraje y la inteligencia humana estaban ahora realmente decididos a rasgar el velo y revelar los muchos secretos que se escondían en el círculo antártico.

El capitán James Cook —uno de los marinos de mayor capacidad y audacia que el mundo haya conocido— abre la serie de lo que realmente llamamos expediciones. El Almirantazgo británico le dio órdenes de descubrir el gran continente austral, o bien demostrar que no existía. La expedición, formada por dos barcos, el *Resolution* y el *Adventure*, zarpó de Plymouth el 13 de julio de 1772; después de una corta estancia en Madeira, alcanzó Ciudad del Cabo el 30 de octubre. Aquí tuvo noticias de los descubrimientos de Kerguelen y de las islas Marion y Crozet. En el transcurso de su viaje, Cook llegó trescientas millas más al sur del territorio descrito por Bouvet, por lo que sentó el hecho de que el territorio en cuestión —si existía— no era parte del gran continente austral.

El 17 de enero de 1773 alcanzó el círculo Antártico por primera vez, día memorable en los anales de la exploración antártica. Poco después Cook encontró una banquisa imposible de atravesar y se vio obligado a volver hacia el norte. Se había abierto una nueva ruta con el descubrimiento de las islas Kerguelen, Marion y Crozet, y así quedó probado que no tenían ninguna relación con la gran tierra austral. En el transcurso de siguientes viajes a aguas del Antártico, Cook completó la circunvalación más meridional del globo que se había realizado hasta entonces y demostró que no había ninguna conexión entre los territorios o islas descubiertas y la grande y misteriosa «Antártica». La mayor latitud alcanzada fue de 71° 10’ sur el 30 de enero de 1774.

Los viajes de Cook tuvieron importantes resultados comerciales; sus informes acerca de la enorme cantidad de focas en los alrededores de las Georgias del Sur atrajeron a esas aguas a muchos cazadores, tanto ingleses como americanos; cuando estos regresaban, traían consigo otros muchos descubrimientos geográficos.

No podemos olvidar el descubrimiento de las Shetland del Sur por el capitán inglés William Smith en 1819. Este descubrimiento nos llevó hasta el archipiélago Palmer situado más al sur.

La siguiente expedición científica a las regiones antárticas fue la enviada por el emperador Alejandro I de Rusia, al mando del capitán Thaddeus von Bellingshausen. Estaba compuesta por dos barcos que zarparon desde Cronstadt el 15 de julio de 1819. A esta expedición pertenece el honor de haber descubierto la primera tierra firme al sur del círculo Antártico —la isla de Pedro I y la tierra de Alejandro I—.

La siguiente estrella en el firmamento antártico es el marino británico James Weddell. En 1819 realizó un primer viaje en un barco pesquero de focas de 160 toneladas, el *Jane of Leith*, y otro en 1822, acompañado en esta ocasión por el cúter *Beaufoy*. En febrero de 1823, Weddell batió el récord conseguido por Cook al alcanzar los 74° 15’ de latitud sur en el que ahora conocemos como mar de Weddell, que ese año se encontraba libre de hielo.

La firma naviera inglesa Enderby Brothers llevó a cabo una importante labor en la exploración antártica. Los hermanos Enderby habían cazado

focas en aguas australes desde 1785. Estaban interesados no sólo en cuestiones comerciales, sino en conseguir resultados científicos de estos viajes, de forma que eligieron a sus capitanes en consecuencia. En 1830, la naviera envió a John Biscoe a la caza de focas en el océano Antártico con el bergantín *Tula* y el cúter *Lively*. El resultado de su viaje fue el avistamiento de la tierra de Enderby a 66° 25’ de latitud sur y 49° 18’ de longitud este. En el siguiente año cartografiaron las islas Adelaida, Biscoe y Pitt, en la costa oeste de la tierra de Graham, y avistaron por vez primera esta tierra.

Kemp, uno de los patrones de los Enderby, informó de tierra a 66° de latitud sur y 60° de longitud este.

Aún en 1839, otro de los patrones de la Naviera, John Balleny, descubrió las islas de Balleny a bordo de la goleta *Eliza Scott*.

En este punto tenemos que nombrar al celebrado almirante Jules Sébastien Dumont d’Urville. Zarpó de Tolón en septiembre de 1837 en una expedición equipada para fines científicos, en los barcos *Astrolabe* y *Zélée*. Su intención era seguir los pasos de Weddell e intentar por todos los medios clavar la bandera francesa lo más cerca posible del Polo. A comienzos de 1838 descubrió y dio nombre a la tierra de Luis Felipe y a la isla de Joinville. Dos años más tarde, de nuevo encontramos la embarcación de d’Urville en aguas antárticas, con el objeto de investigar el magnetismo en las proximidades del polo Sur. Descubrió territorios a 66° 30’ de latitud sur y 138° 31’ de longitud este. Con la excepción de algunos pocos islotes desiertos, prácticamente la totalidad del terreno estaba cubierto por la nieve. Dio nombre a la tierra de Adelia y costa de Clarie a la parte de la barrera de hielo que se extendía por el oeste, pues supuso que bajo el hielo se escondía la línea de costa.

El teniente Charles Wilkes, oficial naval americano, zarpó en agosto de 1838 con una flota de seis embarcaciones. La expedición fue enviada por el Congreso y entre los tripulantes contaba con doce observadores científicos. En febrero de 1839 la totalidad de esta imponente flota antártica se reunía en el puerto de Orange, al sur de la tierra de Fuego, desde donde se dividiría el trabajo entre las diferentes embarcaciones. Es difícil enjuiciar el resultado de esta expedición. Ciertamente, la tierra de Wilkes había sido estudiada en muchos lugares por varias expediciones y es difícil formar una opinión de

la causa de sus errores cartográficos. De todas formas, después de escuchar el relato de su viaje, debemos considerar su exploración como una empresa seria.

Pero hay momentos en que el brillo de una estrella aparece sin avisar. Hablamos del hombre cuyo nombre será recordado como uno de los más intrépidos exploradores del polo Sur y uno de los marinos más capaces que la historia universal nos ha legado, el almirante sir James Clark Ross.

Los resultados de sus expediciones son bien conocidos. Ross patroneó el *Erebus* y el comandante Francis Crozier el *Terror*. La primera de las embarcaciones, de 370 toneladas, se había ideado originalmente para transportar bombas, lo que significa que su construcción era extremadamente sólida. El *Terror*, de 340 toneladas, ya había navegado anteriormente en aguas árticas, de aquí que ya se considerase una embarcación resistente. Ross adoptó todas las precauciones posibles en el aprovisionamiento del barco para evitar el escorbuto, después de la experiencia adquirida en las aguas del Ártico.

Las embarcaciones zarparon de Inglaterra en septiembre de 1839, haciendo escala en muchas de las islas atlánticas y llegando al puerto de Christmas, en la tierra de Kerguelen, en mayo del año siguiente. Allí permanecieron dos meses estudiando los campos magnéticos y seguidamente continuaron hasta Hobart.

Sir John Franklin, eminente explorador polar, era en ese momento gobernador de Tasmania, y Ross no hubiera preferido a nadie mejor. El gobernador, muy interesado en la expedición, ayudó en todo cuanto estuvo en su mano. Durante su estancia en Tasmania, Ross recibió información de lo que les había acontecido a Wilkes y Dumont d’Urville en cada una de las regiones a las que había sido enviado a investigar por orden del Almirantazgo. Con esta novedosa información, Ross cambió sus planes y decidió navegar a lo largo del meridiano 170° este y, si fuera posible, alcanzar el polo magnético por esta ruta.

La suerte de recibir estos últimos datos desencadenó una serie de hechos fortuitos que, de otra manera, no hubieran marcado una época histórica y los descubrimientos geográficos asociados al nombre de Ross se habrían retrasado muchos años.

El 12 de noviembre de 1840 Sir John Franklin embarcó en el *Erebus* acompañando a su amigo Ross. ¡Qué extraños caminos tiene la vida! La cubierta de aquel barco, en el que Franklin se encontraba, sería años más tarde su lecho de muerte. Nada de eso sospechaba mientras navegaba desde Hobart hacia la bahía de las Tormentas —la bahía que ahora está adornada por los florecientes jardines de Tasmania—, que encontraría la muerte en una remota latitud boreal a bordo de esa misma embarcación, entre tormentas y hielo. Pero así fue.

Después de recalar en las islas Auckland y Campbell, Ross se dirigió hacia el sur y cruzó el círculo Antártico el día de Año Nuevo de 1841. Los barcos se enfrentaban ahora a una banquisa a la que Ross no consideró enemigo peligroso, pues sabía que los primeros exploradores se habían enfrentado a ella con embarcaciones mucho más débiles. Ross aceptó el reto audazmente y se dispuso a navegar por la zona helada con su robusto navío y aprovechando estrechos canales. Tras cuatro días soportando fuertes sacudidas, se encontró de nuevo a mar abierto camino del sur.

Ross había alcanzado el mar que más tarde llevó su nombre; el viaje más audaz conocido de las exploraciones antárticas se había cumplido.

Muy pocos hoy en día son capaces de apreciar con exactitud la heroicidad de esta hazaña, esta brillante prueba del coraje y la fortaleza humana. Con dos pesadas naves —coloquialmente llamadas «bañeras»—, estos hombres navegaron directos al corazón de la banquisa, lo que todos los exploradores polares anteriores habían considerado una muerte segura; para estos, no sólo era difícil de alcanzar, era simplemente imposible —y más para nosotros, que con un simple movimiento de mano apretamos un tornillo y nos quitamos la primera dificultad que encontramos—. Estos hombres fueron unos héroes, en el más alto sentido de la palabra.

Ross encontró mar abierto a 69° 15’ de latitud sur y 176° 15’ de longitud este. Al día siguiente de alcanzar este punto el horizonte amaneció totalmente libre de hielo. ¡Qué alegría debieron sentir esos hombres al ver el camino hacia el Sur despejado!

La ruta hacia el polo magnético estaba fijada y la esperanza de alcanzarlo en breve ardía en sus corazones. Entonces, cuando se habían hecho a la idea de un mar abierto, quizá hasta el mismo polo magnético, el

vigía gritó «tierra a la vista». Era la costa montañosa de la tierra de Victoria del Sur.

A los primeros viajeros que se acercaron a esta tierra les debió parecer una tierra de hadas. Enormes cadenas montañosas con cumbres de entre 2.000 y 3.000 metros de altura, unas cubiertas de nieve, otras completamente desnudas, majestuosas y abruptas, escarpadas y agrestes.

Estaban convencidos de que el polo magnético estaría a unos ochocientos kilómetros de distancia, tierra adentro, detrás de las cumbres cubiertas de nieve. En la mañana del 12 de enero llegaron a los pies de una pequeña isla. Ross y unos cuantos compañeros remaron hasta tierra y tomaron posesión del territorio. Llegar a tierra tenía su dificultad a causa del grueso cinturón de hielo que se interponía entre ellos y tierra firme a lo largo de toda la costa.

La expedición continuó su rumbo hacia el Sur, haciendo nuevos descubrimientos. El 28 de enero avistaron por primera vez las cumbres de los montes Erebus y Terror. El primero de ellos parecía ser un volcán activo, ya que lanzaba humo y llamaradas al cielo. Debió de ser una visión maravillosa. Llamaradas de fuego en mitad de la nieve en un paisaje helado. El capitán Scott bautizó la isla en la que se encuentran estas montañas con el nombre de isla de Ross, en honor del intrépido navegante.

Naturalmente hubo una gran expectación a bordo. Si ellos habían llegado tan lejos hacia el sur, significaba que sus progresos no tendrían límites. Pero como tantas veces había ocurrido antes, sus esperanzas se desvanecieron. Desde la isla de Ross, tan al este como la vista alcanzaba, se extendía una altísima e impenetrable pared de hielo. Navegar a través de ella era imposible, tanto como querer atravesar los acantilados de Dover, según dijo Ross al describirla. Lo único que se podía intentar era rodearla. Y así comenzó el estudio de esa gran barrera antártica, que desde ese momento se denominó barrera de Ross.

La pared de hielo seguía hacia el este a lo largo de cuatrocientos kilómetros. Su cara superior era totalmente lisa. Su punto más oriental alcanzaba los 167° oeste y la latitud máxima era de 78° 4’ sur. Al no encontrar ningún paso, los barcos regresaron hacia el oeste si querían tener alguna posibilidad de alcanzar el polo magnético. Pero este intento se

abandonó pronto, ya que se acercaba el mal tiempo. En abril de 1841, Ross volvió a Hobart.

Su segundo viaje estuvo lleno de peligros e incidentes arriesgados, pero añadió poco al relato de sus descubrimientos.

El 22 de febrero de 1842 los barcos llegaron a la vista de la barrera y, siguiéndola hacia al este, descubrieron que giraba hacia el nordeste. Aquí Ross escribió «apariencia de tierra», en el mismo territorio en el que el capitán Scott, sesenta años más tarde, descubriría la tierra del Rey Eduardo VII.

El 17 de diciembre de 1842 Ross preparó su tercer y último viaje antártico. En esta ocasión su objetivo era alcanzar la máxima latitud siguiendo la costa de la tierra de Luis Felipe; si por este camino no se pudiese lograr, se intentaría siguiendo el rumbo seguido por Weddell. Los dos intentos se vieron frustrados por las condiciones del hielo.

A la vista de la Tierra de Joinville, los oficiales del *Terror* pensaron que habían visto humo procedente de volcanes activos, pero tanto Ross como sus hombres no confirmaron este hecho. Cerca de cincuenta años más tarde, el capitán noruego C. A. Larsen, al mando del *Jason*, sí descubrió volcanes con actividad. Posteriormente se hicieron unos cuantos descubrimientos geográficos menores, pero ninguno de ellos digno de mención.

Con esto concluyen los intentos de Ross por alcanzar el polo Sur. A él y a su magnífico trabajo es a quien debemos atribuir el honor de abrir el camino a través del cual se pudo alcanzar finalmente el polo Sur.

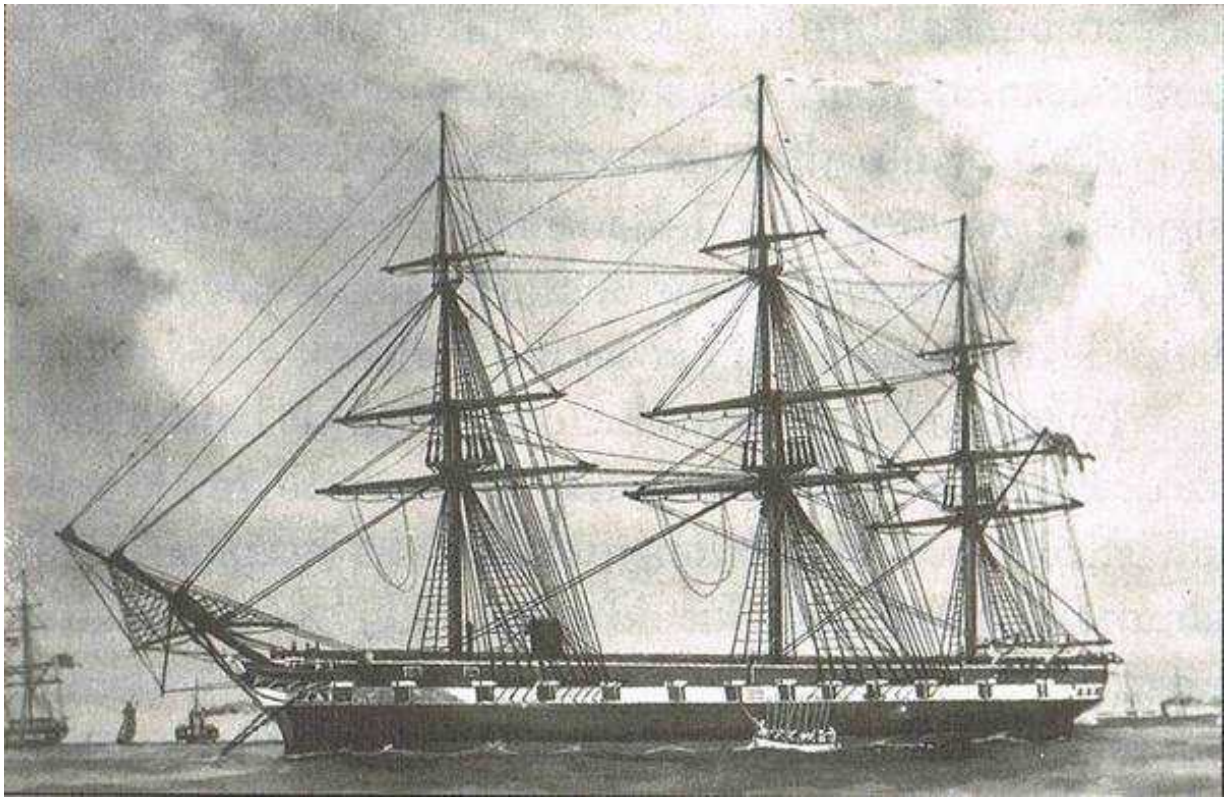
El *Pagoda*, patroneado por el teniente Moore, fue el siguiente navío que se dirigió hacia el Sur. Su principal objetivo era hacer observaciones del campo magnético en latitudes extremas al sur del océano Índico.

Encontró los primeros hielos a 53° 30’ de latitud sur el 25 de enero de 1845. El 5 de febrero cruzó el círculo polar antártico a 30° 45’ de longitud este. La máxima latitud alcanzada en este viaje fue de 67° 50’ a 39° 41’ de longitud este.

Esta fue la última exploración que visitó las regiones antárticas con barcos empujados solamente con la fuerza del viento.

El gran acontecimiento en la historia de los mares del sur fue la expedición del *Challenger*. Fue una expedición totalmente científica,

magníficamente equipada y dirigida[1].



El *Challenger*, según un grabado de la época

Los logros de esta expedición, sin embargo, son tan conocidos en todo el mundo civilizado que pienso que no es necesario detenerme en ellos.

Menos conocido, pero no por ello de menos provecho, fue la labor de los barcos balleneros que recorrían las Shetland del Sur y las regiones más al sur de estas. Los días de los veleros habían pasado y los barcos a vapor aparecieron en escena.

Pero antes de adentrarnos en este nuevo tema, debo mencionar brevemente a un hombre que a lo largo de su vida insistió en la necesidad y utilidad de las expediciones antárticas, el profesor Georg von Neumayer.

Nunca la investigación antártica dispuso de una persona con mayor entrega, disposición y mejor preparación que Neumayer. Siempre que se hable de la Antártica, el nombre de Neumayer aparecerá ligado a ella.

El vapor ballenero *Grönland* zarpó de Hamburgo el 22 de julio de 1872 patroneado por Eduard Dallmann, rumbo a las Shetland del Sur. Muchos e interesantes descubrimientos geográficos se hicieron en él.

Entre otros balleneros podemos mencionar el *Balæna*, el *Diana*, el *Active* y el *Estrella Polar de Dundee*.

En 1892 toda esta flota permaneció cazando ballenas en las cercanías de las Shetland del Sur. Todos y cada uno de ellos trajeron a su vuelta valiosa información. A bordo del *Balæna* estaba el Dr. William S. Bruce. Esta es la primera vez que nos encontramos con él en su camino hacia el Sur, y no será la última.

A la vez que la flota ballenera escocesa, apareció en la región austral de las Shetland del Sur el capitán ballenero C. A. Larsen, noruego. No exagero si digo que, de todos aquellos que han visitado las regiones antárticas en busca de ballenas, indudablemente Larsen es el que ha vuelto a casa con los mejores y más abundantes resultados científicos. A él le debemos el descubrimiento de las grandes extensiones de la costa este de las tierras de Graham, Rey Óscar, Foyn, etc. Nos trajo noticias de dos volcanes activos y de muchos grupos de islas. Pero quizá lo más interesante fueran los restos fósiles que trajo de la isla de Seymour, los primeros hallados en las regiones antárticas.

En noviembre de 1894 el capitán Evensen, a bordo del *Hertah*, logró acercarse con más éxito a la tierra de Alejandro I de lo que lo hicieran Bellingshausen o Biscoe. Pero la búsqueda de ballenas reclamó su atención, considerando que esta era la obligación a la que se debía dedicar antes que a cualquier otra.

Sin lugar a dudas se había perdido una gran oportunidad; si el capitán Evensen hubiera estado liberado de aquella tarea, habría podido realizar un trabajo científico más notable, tan audaz, capaz y dispuesto como él era.

La siguiente expedición ballenera que también deja su huella en las regiones del sur polar es la del *Antartic*, bajo el mando del capitán Leonard Kristensen. Kristensen era extraordinariamente capaz y consiguió el récord excepcional de ser el primer hombre en pisar el sexto continente, la gran tierra del Sur, la «Antártica». Sucedió en el cabo Adare, tierra de Victoria, en enero de 1895.

Una fase que hizo época en las investigaciones antárticas comienza con la expedición belga del *Bélgica*, bajo la dirección del comandante Adrien de Gerlache. Prácticamente nadie ha tenido que luchar tanto como Gerlache para llevar a cabo su empresa. A pesar de ello, consiguió lograrlo y el *Bélgica* pudo zarpar de Amberes el 16 de agosto de 1897.

El personal científico había sido seleccionado con sumo cuidado y Gerlache fue capaz de rodearse de hombres extremadamente preparados. Su segundo de a bordo, el teniente G. Lecointe, era un belga en posesión de toda la cualificación que su difícil posición le exigía. Podemos asegurar que este viaje fue una expedición cosmopolita —belgas, franceses, americanos, noruegos, suecos, rumanos, polacos, etc—. Y el trabajo del segundo de a bordo era conseguir que todos los hombres permaneciesen juntos e hicieran su trabajo lo mejor posible. Lecointe salió bien parado y de forma admirable se aseguró el respeto de todos; sus armas fueron la amabilidad y la firmeza.

Como navegante y astrónomo fue insuperable y prestó un gran servicio cuando, más tarde, asumió los trabajos acerca del campo magnético. Lecointe siempre será recordado como uno de los puntales de la expedición.

El teniente Emile Danco, también belga, era el físico de la expedición. Era un joven con mucho talento, pero desgraciadamente murió en las primeras etapas del viaje; fue una triste pérdida. Las observaciones magnéticas pasaron al cuidado de Lecointe.

El biólogo era rumano, Emile Racovitza, y la inmensa cantidad de estudios realizados hablan por sí solos de la capacidad de este hombre; realmente no hay palabras para explicarlo. Pero además de su profundo e interesante trabajo realizado, poseía otras muchas cualidades que le hacían ser el más agradable de los compañeros.

Henryk Arçtowski y Antoine Dobrowolski, ambos polacos, compartían el mismo trabajo, el estudio del cielo y del mar. Llevaron a cabo observaciones oceanográficas y meteorológicas.

Henryk Arçtowski era también el geólogo de la expedición, un hombre versátil. La tarea que se le había encomendado era realmente agotadora, ya que tenía que estar pendiente, de forma continua, del estado del viento y del

tiempo atmosférico. Consciente como era de ello, nunca dejó pasar una oportunidad de ampliar nuevas observaciones científicas.

Frederick A. Cook, natural de Brooklyn, era el cirujano de la expedición, querido y respetado por todos. Como médico, su carácter tranquilo y convincente surtió excelentes efectos entre la tripulación. Cuando las cosas se torcían, la mayor responsabilidad recaía sobre Cook, pero él siempre manejaba la situación con excelente maestría. Debido a su destreza llegó a ser indispensable. No se puede negar que la expedición antártica belga tiene una gran deuda con Cook.

El objeto de la expedición era llegar al polo Sur magnético, pero esta meta se tuvo que desechar por falta de tiempo.

La demora en el estudio de los interesantes canales de tierra de Fuego retrasaron su partida hasta el 13 de enero de 1898. En esa fecha el *Bélgica* dejó la isla de Staten y puso rumbo al sur.

Entre el cabo de Hornos y las Shetland del Sur realizaron una serie de interesantes sondeos que fueron de gran importancia, ya que estas aguas no habían sido estudiadas anteriormente.

El principal trabajo de la expedición, desde un punto de vista geográfico, se llevó a cabo en la costa de la tierra de Graham.

Descubrieron un canal en dirección sudoeste que dividía la tierra de Palmer del continente, la tierra de Danco. Este estrecho fue denominado más tarde por las autoridades belgas estrecho de Gerlache. Emplearon tres semanas en cartografiar dicho lugar y en realizar observaciones científicas, recopilando gran cantidad de material de la zona.

Completaron este trabajo el 12 de febrero y el *Bélgica* abandonó el estrecho de Gerlache en dirección sur a lo largo de la costa de la tierra de Graham, cuando anteriores expediciones ya se habían apresurado a regresar a casa en esas fechas.

El día 15 cruzaron el círculo polar en dirección sudoeste. Al día siguiente divisaron la tierra de Alejandro, pero no pudieron acercarse más allá de veinte millas debido a la impenetrable banquisa.

El 28 de febrero alcanzaron los 70° 20’ de latitud sur y 85° de longitud oeste. Entonces llegó desde el norte una brisa que abrió grandes canales en

el hielo en dirección sur. Gracias a este capricho del destino se adentraron en el helado témpano antártico.

El 3 de marzo alcanzaron los 70° 30’ de latitud sur, donde todos los progresos que esperaban se desvanecieron. Los intentos de volver atrás fueron en vano. Estaban encerrados en una trampa. A partir de ahora tendrían que dar lo mejor de sí mismos.

Muchos estaban dispuestos a culpar a Gerlache por haberse internado en los hielos malamente equipados, en la temporada en que los demás volvían a casa, en lo cual podían tener razón. Pero también debemos mirar la cuestión desde otro punto de vista.

Después de años de esfuerzo, Gerlache había conseguido al final que la expedición levara anclas. Sabía con certeza que si regresaba a casa con las manos vacías, sin nada que ofrecer al público, no podría volver de nuevo a estos territorios. Entonces la espesa masa de hielo se abrió y aparecieron largos canales que se dirigían al sur, tanto como la vista podía alcanzar. ¿Quién lo diría? Quizá les llevaran directos al Polo. Había poco que perder y mucho que ganar. Y decidió arriesgarse.

Por supuesto, podría ser un gran error, pero con lo dicho fácilmente puede entenderse la decisión.

El *Bélgica* disponía ahora de 13 largos meses por delante. Los preparativos para el invierno comenzaron de forma inmediata. Cazaron todas las focas y pingüinos que pudieron y las guardaron como provisiones.

El grupo de científicos estaba en constante actividad, completando brillantes estudios oceanográficos, meteorológicos y magnéticos.

El 17 de mayo el sol se ocultó y no volvió a verse en 70 días. La primera noche antártica había comenzado. ¿Qué les depararía? El *Bélgica* no estaba preparado para pasar un invierno en el hielo. Una de las razones era el insuficiente equipo personal. Tuvieron que hacer lo que pudieron, confeccionando ropas con las mantas, empleando todo el ingenio del que disponían si querían superar el invierno. Las necesidades agudizaron el ingenio.

El 5 de junio Danco murió de un fallo cardíaco.

Ese mismo día apareció una estrecha vía de agua debido a la presión del hielo. Afortunadamente, el enorme témpano de hielo pasó por debajo del

barco, levantándolo pero sin provocar mayor daño. Por lo demás, el invierno no terminó mal. Después vinieron las enfermedades, el escorbuto y la locura, que fueron la mayor amenaza y el más serio peligro para la expedición. Habría sido suficiente con sólo una de las dos. La propagación del escorbuto, especialmente, hizo tales estragos que al final ni un solo hombre se escapó del ataque de esta temida enfermedad.

El comportamiento de Cook en esos momentos le hizo ganar el respeto y el aprecio de todos. No exagero al decir que Cook era el hombre más popular de toda la expedición y se lo merecía. De la mañana a la noche se ocupaba de los pacientes; cuando el sol reaparecía, después de un agotador día de trabajo, y esto no fue infrecuente, sacrificaba sus horas de sueño cazando focas y pingüinos para poder tener la comida fresca tan necesitada por todos.

El 22 de julio volvió el sol.

Su llegada no trajo ninguna visión agradable. El invierno antártico había dejado su huella en todos y, a la vuelta de la luz, se podían ver sus rostros verdosos, lívidos.

El tiempo siguió su curso y llegó el verano. Todos esperaban día tras día algún cambio en el hielo. Pero no, el hielo en el que se habían metido tan confiadamente no les permitía el regreso. El día de Año Nuevo llegó y se fue sin ningún cambio en el hielo.

La situación empezó a ser tremendamente amenazadora. Otro invierno en el hielo significaría su muerte. Las enfermedades y la mala alimentación pronto harían sucumbir a muchos de los compañeros.

De nuevo Cook llegó en ayuda de la expedición.

Con la ayuda de Recovitza planeó cuidadosamente un ingenioso plan para serrar el hielo y hacer un canal, para de esta forma poder seguir adelante. El proyecto fue presentado al jefe de la expedición, el cual lo dio por bueno; tanto el plan como la forma de llevarlo a cabo fueron bien recibidos.

Después de tres semanas de duro trabajo, día y noche, al final lograron abril el canal.

Cook era, indudablemente, quien tomó el mando en esta empresa, ganando tanto honor entre los miembros de la expedición que creo que es

de justicia mencionarle en estas páginas. Recto, honrado, capaz y concienzudo en extremo, esa es la memoria que guardamos de Frederick A. Cook en aquellos días[2].

Pocos de sus compañeros sospecharían que unos cuantos años más tarde sería considerado uno de los más grandes mentirosos que el mundo haya visto. Es un enigma de la psicología digno de estudiar por los que se dedican a esta rama de la ciencia.

Pero el *Bélgica* aún estaba rodeado de nieve. Después de haber luchado por el canal abierto, quedó de nuevo atrapado en un témpano, a la vista del mar abierto.

Durante un mes entero la expedición permaneció varada, reviviendo la misma experiencia que tuvo Ross en su segundo viaje con el *Erebus* y el *Terror*. Las condiciones extremas de estos mares levantaban densas y afiladas agujas de hielo hacia el aire, lanzándolas contra el barco. Ese mes fue un infierno sobre la tierra. Pero, aunque parezca mentira, el *Bélgica* escapó indemne y el 28 de marzo de 1899 navegaba rumbo a Punta Arenas por el estrecho de Magallanes.

Ya se había iniciado la moderna exploración antártica y Gerlache se había ganado su puesto de honor eterno entre los exploradores antárticos.

Mientras el *Bélgica* intentaba con todas sus fuerzas liberarse del hielo, otra embarcación estaba haciendo el mismo esfuerzo extenuante para internarse en él. Era el *Southern Cross*, el barco de la expedición inglesa bajo la dirección de Carstens Borchgrevink. La zona de trabajo de esta expedición estaba por el lado opuesto del Polo, siguiendo los pasos de Ross.

El 11 de febrero de 1899, el *Southern Cross* llegó al Mar de Ross a 70° de latitud sur y 174° de longitud este, seis años después de haberlo hecho Ross.

Una partida de hombres bajó a tierra en cabo Adare y allí pasó el invierno. El barco invernó en Nueva Zelanda.

En enero de 1900, los hombres que habían quedado en tierra partieron, mientras desde el navío se llevaba a cabo el estudio de la barrera. Esta expedición consiguió por vez primera superar la barrera, la misma que a Ross en su día le había parecido inaccesible. La barrera formaba una

pequeña ensenada en donde habían desembarcado, y en ese punto el hielo descendía gradualmente hacia el mar.

Debemos reconocer que, al franquear la barrera, Borchgrevink abrió un camino hacia el Sur y derribó el más grande de los obstáculos para las expediciones que le siguieron. El *Southern Cross* volvió a la civilización en marzo de 1900.

También debemos mencionar la expedición del *Valdivia*, bajo las órdenes del profesor Chun, de Leipzig, aunque en nuestros días difícilmente puede ser reconocida como una expedición antártica. En este viaje se estableció definitivamente la posición de la isla de Bouvet en 54° 26’ de latitud sur y 3° 24’ de longitud este.

Mantuvieron la ruta siguiendo la banquisa desde los 8° de longitud este hasta los 58° este, tan cerca como podía acercarse la embarcación sin correr peligro. Volvieron a casa con gran cantidad de material oceanográfico.

Tomando rápidamente la delantera en lo que se refiere a la exploración antártica, se abre el siglo XX con la magnífica equipación de las expediciones británica y alemana del *Discovery* y el *Gauss*, ambas empresas nacionales.

El capitán Robert F. Scott recibió el mando de la expedición del *Discovery*, y no hubiera podido estar en mejores manos.

El segundo de a bordo fue el teniente Armitage, que ya había tomado parte en la expedición al polo Norte de Jackson-Harmsworth.

Otros oficiales eran Royds, Barne y Shackleton.

El teniente Skelton era el jefe de ingenieros y fotógrafo de la expedición. Había dos cirujanos a bordo, el Dr. Koettlitz, miembro de la anterior expedición Jackson-Harmsworth, y el Dr. Wilson, que más tarde fue también el artista del viaje. Bernacchi era el físico, Hodgson el biólogo y Ferrer el geólogo.

El 6 de agosto de 1901 la expedición dejó Cowes y el 3 de octubre arribó a la bahía de Simon. El día 14 zarparon de nuevo, rumbo a Nueva Zelanda.

El plan oficial era determinar con la mayor precisión posible la naturaleza y extensión de las tierras del polo Sur que encontrasen y realizar una investigación sobre el campo magnético. Se dejó en manos del mando

de la expedición la opción de pasar o no el invierno en el hielo. Y se acordó de antemano que un barco de apoyo contactaría con la expedición al año siguiente.

El primer encuentro con los hielos fue el 1 de enero de 1902, cerca del círculo Antártico, y pocos días más tarde alcanzaron el mar abierto de Ross. Después de varios desembarcos en el cabo de Adare y en otros puntos, el *Discovery* hizo interesantes reconocimientos de la barrera en dirección este. Durante esta parte del viaje se descubrió la tierra del Rey Eduardo VII, pero la gruesa capa de hielo y témpanos impidió el desembarco. A su regreso el barco entró en la misma ensenada que Borchgrevink había visitado en 1900 y lanzaron un globo sonda sobre la barrera. La bahía fue bautizada como la ensenada del Globo.

Desde aquí el barco volvió a la bahía de McMurdo, así llamada por Ross. Aquí pasaron el invierno, en la latitud austral más extrema en la que ninguna expedición anterior hubiera invernado. Durante el otoño descubrieron que la tierra donde tenían el cuartel de invierno era en realidad una isla, separada del continente por el estrecho de McMurdo. Se le dio el nombre de isla de Ross.

En la primavera hicieron algunos viajes en trineo y construyeron almacenes. El 2 de noviembre de 1902, Scott, Shackleton y Wilson iniciaron la marcha final hacia el Sur.

Con ellos llevaron 19 perros. El 27 de noviembre cruzaron el paralelo 80. Debido a la naturaleza del terreno sus progresos no fueron rápidos; la latitud más extrema se alcanzó el 30 de diciembre, a 82° 17’ sur. Descubrieron nuevos territorios, a continuación de la tierra de Victoria del Sur, donde se alzaban, una tras otra, cumbres cada vez más altas hacia el sur.

El viaje de vuelta fue difícil. Los perros sucumbieron uno tras otro, de tal manera que ellos mismos tuvieron que arrastrar los trineos. Todo fue bien mientras gozaron de buena salud, pero de repente Shackleton cayó enfermo de escorbuto, quedando sólo dos hombres para tirar de los trineos.

El 3 de febrero alcanzaron el barco de nuevo, después de 93 días de ausencia.

Mientras tanto, Armitage y Skelton habían alcanzado, por primera vez en la historia, la alta meseta interior antártica a una altitud de 2.700 metros sobre el nivel del mar.

El barco de apoyo prometido era el *Morning* y había zarpado de Lyttelton el 9 de diciembre. En su rumbo sur descubrió la isla de Scott y el 25 de enero pudo ver el mástil del *Discovery*, pero el estrecho de McMurdo permaneció bloqueado por el hielo todo el año, por lo que el *Morning* volvió a casa el 3 de marzo.

La expedición pasó un segundo invierno en el hielo y, al llegar la primavera, el capitán Scott dirigió un viaje en trineo hacia el este sobre el hielo de la meseta. En enero de 1904, el *Morning* volvió, acompañado esta vez del *Terra Nova*, un navío acostumbrado a navegar por las aguas de su mismo nombre. Llevaban órdenes de regresar a casa con toda la expedición, abandonando el *Discovery*, en el caso de que este no pudiese salir del hielo. Y así, hicieron todos los preparativos teniendo en cuenta esta orden pero, finalmente, después de usar explosivos, el hielo se partió de repente liberando el barco.

Todo el carbón del que se disponía se pasó de un barco al otro, pues Scott había decidido proseguir sus investigaciones. Si hubiese tenido en ese momento más carbón, es probable que este activo explorador hubiera logrado cosas mucho mayores de las que logró. Los lugares señalados por Wilkes, la loma de Ringgold y el pico de Eld, fueron borrados del mapa. Y no se encontró el cabo de Hudson, aunque el *Discovery* pasó bien a la vista de su supuesta posición.

El 14 de marzo Scott echó el ancla en el puerto de Ross en las islas Auckland. La expedición retornó a casa en septiembre de 1904 con excelentes resultados.

Mientras tanto, la expedición alemana, dirigida por el profesor Erich von Drygalski, había estado realizando un excelente trabajo en otras zonas.

El plan de la expedición era estudiar las regiones antárticas al sur de la tierra de Kerguelen; después de haber construido una base en esa isla y haber desembarcado a un grupo de científicos, que se quedaron haciendo su trabajo, el grupo principal de la expedición seguiría con sus estudios sobre

el hielo. Su barco, el *Gauss*, había sido construido en Kiel siguiendo el modelo del *Fram*.

El copiloto del *Gauss* era el capitán Hans Ruser, un hábil piloto de la línea Hamburgo-América.

Drygalski había escogido su grupo de científicos con cuidado y sabiduría y ciertamente no hubiera podido conseguir mejores ayudantes.

El 11 de agosto de 1901 zarpaban de Kiel, rumbo a Ciudad del Cabo. Durante esta parte del viaje realizaron una extraordinaria investigación oceanográfica, meteorológica y magnética.

Después de visitar las islas Crozet, el *Gauss* amarró en el estrecho Royal, en la Tierra de Kerguelen, el 13 de diciembre. Permaneció allí un mes, después del cual puso rumbo al sur para estudiar las regiones situadas entre las tierras de Kemp y Knox. A 60° de latitud sur ya habían encontrado bastante cantidad de témpanos a la deriva.

El 14 de febrero hicieron un sondeo de 3.160 metros, cerca de la supuesta posición donde terminaba la tierra de Wilkes. El avance por esta zona fue muy lento debido al grosor de los témpanos de hielo.

El 19 de febrero se hizo un sondeo de 240 metros y, de improviso, el 21 de febrero se pudo ver tierra totalmente cubierta de hielo y nieve. Una violenta tormenta cogió al *Gauss* totalmente por sorpresa y lo rodeó de icebergs y témpanos de hielo de tal forma que le fue imposible abrir ninguna ruta. Tuvieron que aceptar la amarga situación y pasar el invierno en ese lugar.

Construyeron observatorios en el hielo y tan pronto como la superficie lo permitió hicieron expediciones en trineo. Alcanzaron tierra después de tres días y medio de viaje, descubriendo una montaña totalmente desnuda de 300 metros de altitud a ochenta kilómetros del barco. La zona fue bautizada como tierra del Emperador Guillermo II, y la montaña recibió el nombre de Gaussberg.

Ocuparon el invierno haciendo todas las observaciones que les fueron posibles. El tiempo era extremadamente severo y con tormentas continuas, pero su puerto de invernada, a sotavento de grandes témpanos de hielo, demostró ser un buen lugar. Aquí nunca estuvieron expuestos a desagradables sorpresas.

El 8 de febrero de 1903 el *Gauss* fue capaz de ponerse de nuevo en movimiento. A partir de ese momento alcanzó mar abierto y el 9 de junio llegaba a Ciudad del Cabo, donde prosiguieron las observaciones científicas.

Avistaron tierra al este, rumbo a donde terminaba la tierra de Wilkes, y completaron gran cantidad de trabajos científicos de los que la nación alemana puede estar orgullosa. Pocas expediciones antárticas han tenido semejante equipamiento científico como la del *Gauss*, tanto en personas como en instrumental.

La expedición antártica sueca, bajo la supervisión del Dr. Otto Nordenskjöld y patroneada por el capitán C. A. Larsen, ya mencionado, zarpó de Gotemburgo el 16 de octubre de 1901 en el *Antartic*. El grupo de científicos estaba formado por nueve especialistas.

Después de pasar por las islas Falkland y Staten, tomó rumbo hacia las Shetland del Sur, que avistaron el 10 de junio de 1902.

Después de explorar la costa de la tierra de Luis Felipe, el barco se acercó al mar de Weddell con la esperanza de poder seguir hacia el sur a lo largo de la tierra del Rey Óscar II, pero el hielo seguía dificultando la navegación y fue imposible alcanzar la costa.

Nordenskjöld y cinco hombres desembarcaron en la isla de Snow Hill, con materiales para construir un observatorio y un refugio para pasar el invierno con todas las provisiones necesarias. El barco siguió su curso en dirección norte a mar abierto.

El primer invierno en la isla de Snow Hill fue excepcionalmente frío y tormentoso, pero durante la primavera realizaron varios trayectos en trineo muy interesantes. Cuando llegó el verano, el *Antartic* no apareció, por lo que se vieron obligados a prepararse para una segunda ivernada. En la segunda primavera, en octubre de 1903, Nordenskjöld hizo un viaje en trineo para explorar las proximidades del monte Haddington; un examen más detenido mostró que la montaña estaba situada realmente en una isla. En un intento de rodear esta isla, tropezó con tres figuras dudosamente humanas, que a primera vista podían haber sido tomadas por algunos de nuestros hermanos africanos, extraviados en estas latitudes.

A Nordenskjöld le llevó bastante tiempo reconocer en estas figuras al Dr. Gunnar Anderson, al teniente Duse y a su compañero, un marinero noruego llamado Grunden.

Este encuentro ocurrió de la siguiente manera: el *Antartic* había hecho varios intentos por conseguir llegar a la base de invierno, pero el estado del hielo era tan malo que tuvieron que abandonar la idea de cruzarlo. Entonces, Anderson, Duse y Grunden desembarcaron en las proximidades para llevar las noticias a la base en cuanto el hielo se lo permitiese. Se vieron en la obligación de construir una cabaña de piedras en la que pasaron el invierno.

Esta experiencia es una de las más interesantes que puedan leerse en la historia de las regiones polares. Escasamente equipados, al igual que Robinson Crusoe, tuvieron que utilizar toda su inventiva para poder sobrevivir, empleando las más extraordinarias artimañas durante todo el invierno. Y cuando llegó la primavera, los tres hombres salieron de su agujero, en perfecto estado y con ánimo dispuesto, preparados para emprender el trabajo encomendado.

Ante una hazaña de tal magnitud, todo aquel que conozca las condiciones polares debería rendirles su más profunda admiración. Aunque aún hay más que contar.

El 8 de noviembre, cuando los dos grupos se reunieron en Snow Hill, encontraron inesperadamente al capitán Irízar, del cañonero argentino *Uruguay*, y a uno de sus oficiales. La ausencia de noticias procedentes del *Antartic* había generado bastante inquietud, por lo que el gobierno argentino había decidido enviar al *Uruguay* hacia el Sur en busca de la expedición. Pero ¿a qué demonios habían ido el capitán Larsen y el *Antartic*? Esto era lo que todo el mundo se preguntaba.

Esa misma noche, aunque suene casi increíble, llamaron a la puerta de la cabaña. La sorpresa del capitán Larsen y a sus cinco hombres fue mayúscula. El capitán Irízar les traía la triste noticia de que el *Antartic* había desaparecido. La tripulación se había puesto a salvo por sus propios medios, en una de las islas cercanas, mientras el barco se hundía seriamente dañado por el hielo.

También ellos habían tenido que hacer su propia cabaña de piedras para poder pasar el invierno de la mejor manera posible. Ciertamente no fueron momentos fáciles, y puedo imaginar el peso de la responsabilidad de la persona que tuvo que cargar con ella. Un hombre murió, aunque el resto sobrevivió.

Gran parte del excelente material que la expedición había recogido se hundió con el *Antartic*; a pesar de todo, pudieron salvar otra buena parte.

Tanto desde el punto de vista científico como desde el del gran público, esta expedición puede ser considerada una de las más interesantes y que mejor ha mostrado lo que es el polo Sur.

Es el momento de hablar de un escocés, el Dr. William S. Bruce, del *Scotia*.

Ya habíamos tenido un encuentro con él anteriormente: primero en el *Balæna*, en 1892, y más adelante con el Sr. Andrew Coats en Spitzbergen. Bruce tuvo suerte en este segundo viaje, pues le sirvió para preparar su expedición a las aguas antárticas en el *Scotia*.

El barco zarpó de Clyde el 2 de noviembre de 1902, bajo el mando del capitán Thomas Robertson, de Dundee. Bruce se aseguró la presencia de Mossman, Rudmose Brown y el Dr. Pirie para el trabajo científico. Cruzaron el círculo antártico en febrero y el 22 de ese mes el barco quedó atrapado a 70° 25’ de latitud sur. Pasaron el invierno en la isla Laurie, una de las Orcadas del Sur.

De regreso al sur, el *Scotia* alcanzó en marzo de 1904 los 74° 1’ de latitud sur y 22° de longitud oeste, lugar en el que el mar tenía una profundidad de 290 metros. Pero no pudo hacer más progresos debido al hielo. El territorio montañoso que podía ver más allá de la barrera de hielo fue bautizado tierra de Coats, en honor de uno de los patrocinadores de Bruce.

Entre los primeros puestos de los exploradores antárticos de nuestros días se encuentra el Dr. Jean Charcot, intelectual y regatista francés. En el transcurso de sus dos expediciones, 1903-1905 la primera y 1908-1910 la segunda, tuvo la fortuna de descubrir extensas zonas desconocidas de este continente. A él debemos un conocimiento más cercano de la tierra de

Alejandro I, así como el descubrimiento de la tierra de Loubet, Fallières y Charcot.

Sus expediciones fueron magníficamente equipadas, acompañadas de unos resultados científicos de una riqueza extraordinaria. Lo que provoca nuestra especial admiración de los viajes de Charcot es su elección, para la realización de sus estudios, de una de las más difíciles zonas antárticas. Las condiciones del hielo en este lugar son extremadamente desfavorables y la navegación en estas latitudes presenta un altísimo grado de riesgo: una costa llena de arrecifes sumergidos y un mar repleto de icebergs esto es con lo que estos franceses tuvieron que lidiar. La exploración de estas regiones exigía navíos robustos y hombres totalmente preparados.

¡Sir Ernest Shackleton! Hasta su nombre posee un enérgico sonido. Con sólo mencionarle podemos ver ante nosotros a un hombre de indómita voluntad y un coraje sin límite. Él nos demostró lo que la voluntad y el deseo de un solo hombre puede llegar a conseguir. Adquirió su primera experiencia en la exploración antártica durante la expedición británica del *Discovery*, bajo el mando del capitán Scott. Fue una buena escuela. El equipo formado por Scott, Wilson y Shackleton alcanzó la latitud más austral lograda hasta entonces, 82° 17’. Un gran récord para su tiempo. Shackleton fue atacado por el escorbuto y tuvo que regresar a casa en cuanto hubo ocasión.

Poco tiempo después de su vuelta a casa, comenzó a prepararse de una manera muy activa. Poca gente tenía fe en Shackleton.

Un hombre que tuvo que ser enviado a casa tan sólo después de su primer año en el *Discovery*, ¿a qué quiere volver de nuevo? ¡Ya ha demostrado que no puede superar el esfuerzo! Shackleton tuvo que vencer una dura resistencia para encontrar los fondos necesarios. Desoyendo consejos y cargado de deudas, en agosto de 1907 dejó Inglaterra a bordo del *Nimrod*, camino del polo Sur. Y con sorprendente franqueza declaró su intención de llegar al punto exacto del polo Sur. Hasta donde se me alcanza, él fue el primer hombre que se aventuró a decir de manera tajante que su objetivo era el polo. Esta franqueza fue lo primero que me impresionó, y consiguió que desde ese momento prestara atención a su persona y, más adelante, siguiera sus pasos con gran interés. Su marcha de Inglaterra pasó

desapercibida y fue pronto olvidada; como mucho, la gente relacionaba el nombre de Shackleton con su rango de teniente R.N.R.[3] Y los meses fueron transcurriendo…

Shackleton, antes de partir en el *Nimrod* con intención de alcanzar el polo Sur

Entonces, repentinamente, llegaron noticias que produjeron una gran conmoción. Fue en la segunda mitad de marzo de 1909. Los telégrafos de todo el mundo se saturaron; letra por letra, palabra por palabra, iban transmitiendo el mensaje, hasta que pudo leerse con toda claridad que uno de los más maravillosos acontecimientos en la historia de las expediciones polares se había logrado. Todos estaban fascinados. ¿Era posible? ¿Sería verdad? Shackleton, teniente R.N.R., había abierto una ruta hasta los 88° 23’ de latitud sur.

Wild, Shackleton, Adams y Marshall, a la vuelta de su intento por llegar al polo Sur. Comparando el rostro de Shackleton en las dos fotografías, huelgan los comentarios

Pocas veces un hombre ha disfrutado de mayor triunfo. Y pocas veces un hombre se lo tenía mejor merecido.

Los detalles de la expedición de sir Ernest Shackleton aún estarán frescos en la memoria de los lectores ingleses, de ahí que no sea necesario resumirlos ahora. De todas formas, podemos reseñar unos cuantos puntos para compararlos con la expedición del *Fram*.

El plan era dejar Nueva Zelanda al comienzo de 1908 y pasar el invierno en el continente antártico, con suficientes provisiones y equipo; mientras, el barco regresaría a Nueva Zelanda, para volver a recogerles al año siguiente.

El grupo se dividió en tres. El primero fue hacia el este, a explorar la tierra del Rey Eduardo VII; el segundo al oeste, hacia el polo Sur magnético, y el tercero al sur, hacia el polo Sur geográfico.

En el plan entregado a la Real Sociedad Geográfica, Shackleton afirma: «No pretendo sacrificar la utilidad científica de la expedición por un mero intento de batir un récord, pero también digo, sinceramente, que uno de mis grandes esfuerzos será alcanzar el polo Sur geográfico».

Más tarde planeó que el *Nimrod* exploraría la Tierra de Wilkes.

Shackleton dispuso de ponis y perros como animales de tiro, ponis principalmente. La experiencia de Shackleton era que los ponis eran idóneos en la barrera de hielo; los perros se consideraban de reserva. También llevaban un coche a motor, junto con el equipamiento acostumbrado de trineos, esquís, tiendas de campaña, etc.

Dejando Lyttelton el 1 de enero de 1908, el *Nimrod* alcanzó la banquisa el día 15 del mismo mes y llegó al Mar abierto de Ross a 70° 43’ de latitud sur y 178° 58’ de longitud este. Avistaron la barrera de Ross el 23 de enero. La intención original era seguirla e intentar montar una base en la ensenada de la barrera, situada prácticamente al comienzo de la tierra del Rey Eduardo VII, pero al llegar se encontraron con que la ensenada había desaparecido debido a que varios kilómetros de la barrera se habían desplomado. En su lugar había una larga y ancha bahía, a la que Shackleton bautizó como bahía de las Ballenas. Este descubrimiento le hizo tomar la decisión de no invernar en la barrera, sino en tierra firme. En esta parte de viaje el *Nimrod* y el *Fram* estuvieron muy cerca el uno del otro; para el *Fram* era su segundo viaje.

Después de intentar en vano alcanzar la costa de la tierra del Rey Eduardo VII, Shackleton volvió al oeste y pasó el invierno en la isla de Ross, en el estrecho de McMurdo.

El equipo que iría al Sur, compuesto por Shackleton, Adams, Marshall y Wild, inició su viaje el 29 de octubre de 1908 con cuatro trineos y cuatro ponis, además de provisiones para 91 días. El 26 de noviembre rebasaron la latitud máxima a la que había llegado Scott, 82° 17’ sur. Para cuando alcanzaron la latitud de 84°, todos los ponis habían muerto y los hombres tenían que arrastrar los trineos. Tuvieron que hacer frente a la larga y difícil ascensión del glaciar Beardmore y tardaron 17 días en alcanzar la elevada meseta que rodea el polo. Al final, el 9 de junio de 1909 se vieron obligados

a regresar ya que las provisiones escaseaban, clavando la bandera de la reina Alejandra a 88° 23’ de latitud sur y 162° de longitud este.

Cualquiera que lea el diario de Shackleton debe sentir una infinita admiración por estos cuatro héroes. La historia raramente muestra una prueba más evidente de lo que los hombres pueden llegar a conseguir cuando lo desean en cuerpo y alma. A estos hombres se les debería levantar un monumento. No sólo a ellos mismos y a lo que lograron, sino en honor a su tierra natal y a la humanidad entera.

La hazaña de Shackleton es el suceso más brillante en la historia de la exploración antártica.

La distancia cubierta, entre ida y vuelta, fue de 2.460 kilómetros, en la que emplearon un total de 127 días, 73 de ida y 54 de vuelta; la media fue de unos 20 kilómetros diarios.

Mientras tanto el otro grupo, compuesto por el profesor David, Mawson y MacKay, salió a determinar la posición del polo Sur magnético. No llevaron ni ponis ni perros, y tuvieron que depender sólo de sus fuerzas. Aunque parezca imposible, estos hombres consiguieron realizar su trabajo abriéndose camino a pie sobre la banquisa y la tierra helada, sobre grietas y fisuras, con nieve dura y blanda, hasta llegar al polo Sur magnético y hacer allí sus observaciones. Y lo que aún es mejor, lograron regresar sanos y salvos. Recorrieron en total más de dos mil kilómetros.

Debió de ser un día glorioso para los dos grupos de hombres cuando se reunieron de nuevo en la cubierta del *Nimrod* y pudieron contarse, unos a otros, sus experiencias. Mucho más que sus predecesores, estos hombres han conseguido, realmente, levantar el velo que cubría la Antártica.

Aunque había un pequeño rincón que se resistía.

Capítulo II. El plan y los preparativos

«La divinidad del éxito es una mujer que se empeña en salir victoriosa del cortejo. Tienes que conseguirla y llevártela en vez de rondarla bajo su ventana con una mandolina».

REX BEACH

«Se ha alcanzado el polo Norte».

Como un relámpago, la noticia recorrió todo el mundo. La meta con la que tantos hombres habían soñado, por la que tanto habían trabajado, sufrido y hasta sacrificado sus vidas, se había logrado. La noticia llegó en septiembre de 1909.

En ese mismo instante vi claramente que el plan original del tercer viaje del *Fram* —la exploración de los mares del polo Norte— pendía de un hilo. Si se quería salvar la expedición, era necesario actuar rápidamente y sin ninguna vacilación. Con la misma velocidad que las noticias habían viajado a través del mundo, decidí cambiar mi punto de vista y volví mi mirada hacia el polo Sur.

Era verdad que, cuando planifiqué el tercer viaje del *Fram*, anuncié que sería una expedición científica en su totalidad y que no habría ninguna intención de batir récords. También era verdad que muchos de los patrocinadores que tan calurosamente me habían ayudado, lo hicieron teniendo en cuenta el plan inicial que me había marcado. Pero en vista de que las circunstancias habían cambiado y que la posibilidad de conseguir fondos ahora era menor que con el plan original, consideré que no podía ser tan injusto ni tan infiel a mis colaboradores como para darles un golpe tan

bajo cambiando a última hora de planes, con lo que, sin dudarlo un instante, puse la totalidad de la empresa a sus pies para que tuviesen la oportunidad de recuperar los grandes gastos que la expedición les había acarreado y evitar que sus aportaciones acabasen en la basura.

Plenamente consciente, pensé en posponer mi plan original uno o dos años, para intentar conseguir mientras tanto los fondos que aún necesitaba. El polo Norte, que había sido el último punto de interés popular a la hora de hablar de las exploraciones polares, estaba superado. A partir de ahora, si quería popularizar mi nueva empresa, no tenía más que tratar de solventar el último gran problema: el polo Sur.

Sé que me han reprochado no haber hecho público mi nuevo plan desde un principio, no por los que siempre me apoyaron moralmente, sino por los exploradores que se estaban preparando para visitar la misma región, pues consideraron que debían tener conocimiento de ello. También era consciente de que los reproches llegarían y, por tanto, tuve mucho cuidado con lo que esto podría suponer. Por lo que se refiere a los patrocinadores de mi primer plan, mi conciencia estaba tranquila, ya que todos ellos eran hombres de buena posición y muy por encima de disputas acerca de las sumas que habían dedicado a la empresa, Sabía que contaba con su confianza y todos ellos juzgaron las circunstancias como lógicas, sabiendo que cuando llegase el momento sus contribuciones se usarían para el propósito que ellos les habían dado. De todo esto ya había recibido incontables pruebas y sabía que no me equivocaba.

No sentía ningún tipo de temor en lo que se refiere a otras expediciones que se estaban planeando al mismo tiempo. Sabía que tendría que informar al capitán Scott de la ampliación de mis planes antes de que él abandonara la civilización y sabía que hacerlo unos meses antes o después no sería de gran importancia. Tanto el plan como el equipamiento de Scott eran tan diferentes a los míos que consideré que el telegrama que le mandé más tarde informándole de que estábamos ligados a las regiones antárticas, sería más una muestra de cortesía que una comunicación que pudiera causar alteración alguna en su programa. La expedición británica estaba totalmente compuesta por investigadores científicos. Para ellos el Polo sólo era un tema secundario, mientras que en mi plan era la meta más importante,

aunque debería tener cuidado de no apartarme de la ciencia, ya que sé muy bien que no podría alcanzar el Polo por la ruta que había determinado tomar, sin enriquecer en un grado considerable muchas cuestiones científicas.

Nuestros preparativos eran totalmente diferentes, y dudo de que el capitán Scott, con su gran conocimiento de la exploración antártica, en algún momento hubiera dejado de lado su experiencia y cambiase su equipo para acomodarse lo más posible al que yo usaba. Y tengo que reconocer que a mí aún me faltan mucha experiencia y conocimientos para estar a su altura.

En lo que se refiere al teniente Shirase en el *Kainan Maru* entiendo que prestara toda su atención a la tierra del Rey Eduardo VII.

Después de considerar a fondo estas cuestiones, llegué a las conclusiones que aquí he expresado y mi plan quedó definitivamente fijado. Si en aquel momento hubiese hecho pública mi intención, solamente habría conseguido un montón de discusiones periodísticas que hubieran llevado el proyecto a morir antes de su nacimiento. Todo se tenía que llevar con calma y tranquilidad. Mi hermano, que guardaba el más absoluto de los silencios sobre el tema y en quien confiaba ciegamente, era la única persona a la que permití conocer mi cambio de planes y me sirvió de inestimable ayuda durante el tiempo que compartimos este secreto. Cuando el teniente Thorvald Nilsen —antes primer oficial del *Fram* y ahora su comandante— volvió a casa, consideré que era mi deber informarle inmediatamente de mis decisiones. La forma en la que las recibió me hizo saber que no me había equivocado por haberle elegido para esta tarea. Encontré en él no sólo un hombre en quien confiar, sino también a una persona capaz de desarrollar la empresa y a un excelente camarada; y esto era un asunto de la mayor importancia. Si las relaciones entre el jefe y el segundo en el mando son buenas, se pueden evitar muchos sinsabores y problemas innecesarios. Por otro lado, un buen entendimiento a esos niveles sirve de ejemplo a toda la tripulación. Fue un gran descanso para mí cuando el capitán Nilsen llegó a casa en enero de 1910 y estuvo dispuesto a ayudar, lo que hizo con su mejor voluntad, capacidad y una confianza tal que no encuentro palabras de elogio.

El siguiente paso era el plan del viaje hacia el sur del *Fram*: zarparía de Noruega lo más tarde a mediados de agosto. Madeira sería la primera y única escala. Desde allí se haría la mejor ruta para un velero —el *Fram* no puede ser considerado de otra forma—, hacia el sur a través del Atlántico y al este pasando por el cabo de Buena Esperanza y Australia, y finalmente abrirse paso en el mar de Ross para el Año Nuevo de 1911.

Como base de operaciones había elegido el punto más austral que podíamos alcanzar con el velero, la bahía de las Ballenas en la gran barrera antártica. Esperábamos arribar alrededor del 15 de enero. Una vez desembarcara en la costa elegida un grupo de 10 hombres, con materiales para construir alojamiento, equipos y provisiones para unos dos años, el *Fram* volvería a Buenos Aires para llevar a cabo desde allí un viaje oceanográfico a través del Atlántico hasta la costa de África y vuelta. En octubre volvería a la bahía de las Ballenas para recoger a los hombres. Era todo lo que se podía programar de antemano. El mayor o menor progreso de la expedición sólo se podría determinar más tarde, cuando la tarea en el Sur hubiera finalizado.

Mi conocimiento de la barrera de Ross sólo se basaba en descripciones; sin embargo, había estudiado tan cuidadosamente toda la literatura acerca de esa región que, en el primer encuentro con esa enorme masa de hielo, sentí como si la conociera hace muchos años.

Después de considerarlo minuciosamente, fijé la bahía de las Ballenas como estación de invierno por varias razones. En primer lugar, porque podríamos alcanzar el Polo más rápido que desde cualquier otro punto, pues el barco estaría anclado más cerca del Sur geográfico —un grado entero de latitud más del que Scott encontraría en el estrecho de McMurdo, donde pensaba instalar su estación—. Y esto sería de gran importancia en el posterior viaje con trineos hacia el Polo. Otra gran ventaja era que podíamos llegar en línea recta a nuestro campo de trabajo y veríamos desde la puerta de nuestro refugio las condiciones climáticas y estado del suelo con el que tendríamos que luchar. Con esto estaba justificando la suposición de que la superficie hacia el Sur por esta parte de la barrera podría considerarse la mejor y plantear menos dificultades y accidentes que yendo por tierra. Además, de acuerdo con las descripciones, la vida animal en la

bahía de las Ballenas era extraordinariamente rica y ofrecía toda la carne fresca que necesitábamos, ya fuese de focas, pingüinos, etc.

Al lado de estas ventajas puramente técnicas y materiales que la barrera parecía tener como estación de invierno, también ofrecía un lugar especialmente privilegiado para la investigación de las condiciones meteorológicas, ya que no había ningún accidente geográfico cercano que impidiera el mencionado estudio. Las características de la barrera podían ser estudiadas mediante observaciones diarias, siendo este un lugar mucho más idóneo que cualquier otro. Fenómenos de interés tales como su movimiento, la forma en que aumentaba o disminuía su cantidad de hielo, eran fácilmente observables desde este punto.

Por último, aunque no cuestión menor, otra enorme ventaja: era un punto relativamente fácil de alcanzar con el barco. Ninguna expedición había tenido problemas a la hora de alcanzar la barrera.

Yo sabía que el plan de invernar en la barrera, en sí mismo, estaba expuesto a severas críticas por temeridad o por imprudencia, o simplemente tomado a risa, ya que se asumía, de manera general, que la barrera permanecía a flote en ese lugar así como en otros muchos. Desde luego se pensaba que así era, incluso muchos lo habían visto con sus propios ojos. En la descripción de Shackleton las condiciones en el momento de su visita no parecían muy prometedoras. Kilómetro tras kilómetro la barrera aparecía resquebrajada, y él mismo dio gracias a Dios por no haber montado su campamento en ese lugar. Yo tenía un gran respeto por Shackleton, su trabajo y experiencia, pero creo que en este caso sus conclusiones fueron precipitadas —afortunadamente para mí, debo añadir—. Si cuando Shackleton atravesó la bahía de las Ballenas el 24 de enero de 1908 y vio el hielo disgregándose y los témpanos empujados por la corriente, hubiera esperado unas cuantas horas, o como mucho un par de días, el problema de la llegada al polo Sur probablemente hubiera sido resuelto bastante antes que en diciembre de 1911. Con su aguda vista y su sano juicio no le hubiera tomado mucho tiempo determinar que la parte interior de la bahía no estaba formada por una barrera flotante, sino que descansaba sobre una buena y sólida plataforma, probablemente en forma de pequeñas islas, rocas o montículos, y que desde este lugar, él y sus capacitados compañeros habrían

podido llegar al polo Sur de un tirón. Pero las circunstancias lo quisieron de otra manera y el velo solamente quedó levantado, no retirado del todo.

Tras haber dedicado una especial atención a esta peculiar formación, había llegado a la conclusión de que la ensenada que existe hoy en la barrera de Ross con el nombre de bahía de las Ballenas no es otra cosa que la misma ensenada que fue vista por sir James Clark Ross; con grandes cambios en su perfil, sin duda, pero aún la misma. Durante setenta años esta formación —con la excepción de las partes que se han desgajado— había permanecido en el mismo lugar. Yo, por mi parte, concluí que no podía ser una formación accidental. Que una vez, en el alba de los tiempos, detenida la enorme corriente de hielo en este punto y formada finalmente la bahía en su borde, la cual con algunas excepciones discurre casi en línea recta, no era un mero capricho pasajero de aquella aterradora fuerza que avanza estrepitosamente, sino algo más fuerte que todo eso —algo más firme que el duro hielo— esto es, tierra firme. Por eso aquí, en este punto, la barrera de hielo se amontona y forma la bahía que ahora llamamos de las Ballenas. Las observaciones que hicimos durante nuestra estancia en la bahía confirman lo acertado de esta teoría. Por consiguiente, no tuve recelos en asentar nuestra estación en esta parte de la barrera.

El plan consistía en que el grupo de tierra, tan pronto como construyera un refugio y desembarcara las provisiones, llevara los suministros lo más al sur posible, dejándolos en varios depósitos. Mi esperanza era llevar la mayor cantidad de provisiones más allá de los 80° de latitud sur, que es donde deberíamos considerar el verdadero punto de partida de la efectiva expedición en trineo al polo. Más tarde descubriríamos que este deseo superaba a la realidad y que se trataba de una tarea mucho mayor de lo que habíamos previsto. Para cuando el trabajo de almacenaje estuviera terminado, el invierno se nos habría echado encima y, con lo que sabíamos de las condiciones de estas regiones antárticas, tendríamos que soportar el tiempo más frío y las tormentas más fuertes que cualquiera de las expediciones polares se hubieran encontrado hasta la fecha. Mi objetivo para cuando llegara el invierno y toda la base estuviera en perfecto funcionamiento, era concentrar todas nuestras fuerzas en un solo objetivo: alcanzar el Polo.

Mi pretensión era rodearme de gente especialmente preparada para el trabajo a la intemperie en estas frías regiones. Y más necesario aún era encontrar hombres con experiencia en el manejo de perros; comprendí que esto sería decisivo en el resultado final. Contar con hombres experimentados en expediciones como esta tuvo sus pros y sus contras. Las ventajas eran obvias. Es evidente que, si se aportan experiencias de diferentes tipos y las empleas con sentido común, se pueden lograr importantes metas. La experiencia de un hombre en un cierto campo suple la inexperiencia de otro. Las experiencias de cada uno se complementan, pudiendo llegar a formar un todo perfecto; y esto es lo que yo esperaba conseguir. Pero no hay rosas sin espinas; si esto tiene sus ventajas, también tiene sus inconvenientes. El más probable, en estos casos, es que cualquiera pueda creerse tan experimentado que desprecie la opinión de los demás. Por supuesto, es lamentable que un hombre con experiencia adopte esta conducta, pero con paciencia y sentido común esto se puede solucionar. En cualquier caso, las ventajas son tan grandes y sobresalientes que determiné contar con los hombres más experimentados. Mi plan era dedicar todo el invierno en trabajar con el equipo y conseguir que se acercara lo máximo posible a la perfección. Otro asunto al que tendríamos que dedicar nuestro tiempo sería la caza de un número suficiente de focas que nos proporcionara carne fresca, a nosotros y a nuestros perros, durante el tiempo necesario. El escorbuto, el peor enemigo de las expediciones polares, debe ser alejado a toda costa y para conseguirlo mi intención era comer carne fresca todos los días. Resultaba fácil llevar a cabo esta regla, pues todos sin excepción preferían la carne de foca a la comida enlatada. Y cuando llegara la primavera, confiaba en que tanto mis compañeros como yo estaríamos preparados, en perfecto estado y formando un equipo completo en todo.

El plan era abandonar la estación base tan pronto como llegase la primavera. Si queríamos conseguir nuestro objetivo, deberíamos llegar los primeros a toda costa. Todo debería estar supeditado a esta labor. Desde el mismo momento en que ideé el plan, mi pensamiento era que nuestra ruta desde la bahía de las Ballenas debía ir directamente al polo Sur, siguiendo el mismo meridiano si fuera posible. Esto significaría atravesar una región

totalmente desconocida, con lo que, además de batir un récord, añadiríamos otros resultados adicionales.

A mi vuelta del Sur, me asombró mucho escuchar que algunas personas habían creído que realmente nuestra ruta había ido desde la bahía de las Ballenas por el glaciar Beardmore —que es la ruta de Shackleton— y luego recto hacia el Sur. Puedo asegurar con toda rotundidad que ni por un solo instante pasó por mi cabeza esta idea cuando elaboré el plan. Scott había anunciado que él cogería la ruta de Shackleton y eso zanjó el asunto. Durante nuestra larga estancia en *Framheim* nadie insinuó la posibilidad de seguir tal ruta. La ruta de Scott estuvo expresamente prohibida sin la menor discusión.

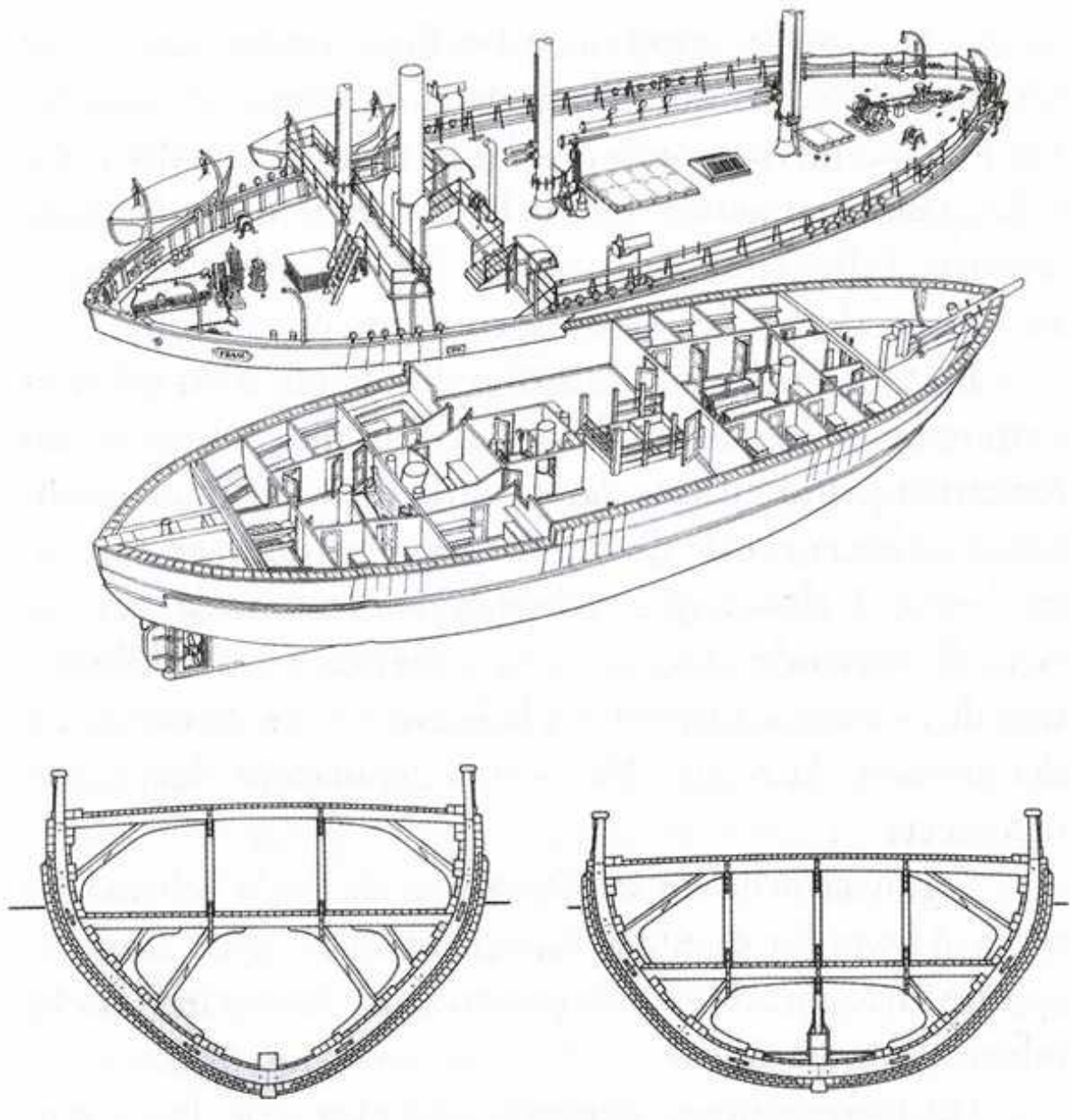
No; directo al Sur era nuestro camino, y muy grandes tendrían que ser las dificultades para impedirnos llegar a la meta. Nuestro plan era ir hacia el sur y no dejar el meridiano a menos que nos viésemos forzados por problemas insuperables. Yo había previsto, por supuesto, que hubiera alguien que me acusase de no «jugar limpio»…, y tal vez hubieran podido tener una sombra de sospecha si verdaderamente hubiésemos pensado en tomar la ruta de Scott. Pero no se nos ocurrió en ningún momento. Nuestro punto de partida estaba a 560 kilómetros de los cuarteles de invierno de Scott en el estrecho de McMurdo, con lo que era incuestionable que no podíamos invadir su área de acción. Además, el profesor Nansen, con su estilo directo y convincente, puso fin a todas esas estupideces, por lo que creo que no es necesario perder más el tiempo con este tema.

Elaboré este plan, tal como he explicado aquí, en mi casa de Bundefjord cercana a Christiania[4] en septiembre de 1909 y, tal como se propuso, así se llevó a cabo, hasta en el último detalle. Mi estimación de la duración del viaje no fue tan excéntrica, como prueba la última frase del plan: «Por tanto, estaremos de vuelta del viaje polar el 25 de enero». Y fue el 25 de enero de 1912 cuando llegamos a *Framheim*, después de alcanzar con éxito el polo Sur.

Esta no fue la única ocasión donde nuestros cálculos se mostraron acertados; el capitán Nilsen demostró ser un auténtico genio en este campo. Mientras yo me contentaba con hacer el cálculo por fechas, él no dudó en hacerlo en horas. Calculó que deberíamos alcanzar la barrera el 15 de enero

de 1911, que está a más de 25.000 kilómetros de Noruega. Llegamos a la barrera el 14 de enero, un día antes de la fecha. No es una estimación demasiado incorrecta.

Según el acuerdo de Storthing de 9 de febrero de 1909, el *Fram* fue puesto a disposición de la expedición y se aprobó una suma de 75.000 coronas para las reparaciones y reformas necesarias.



Planta y sección del *Fram*

Las provisiones se eligieron con el mayor de los cuidados y fueron empaquetadas con precaución. Todos los comestibles se precintaron en botes metálicos y se colocaron en robustas cajas de madera. Llevar las provisiones enlatadas es muy importante en una expedición polar. Toda la atención que se preste a los suministros es poca. Cualquier descuido, cualquier lata con algún defecto de fabricación, conducirá por regla general al escorbuto. Es un hecho reseñable que, de las cuatro expediciones noruegas al polo —los tres viajes del *Fram* y la expedición del *Gjøa*—, en ninguna de ellas hubo un solo caso de escorbuto. Esto evidencia el gran cuidado con el que se aprovisionaron estas expediciones.

En esta materia tenemos una profunda deuda de gratitud, sobre todo, con el profesor Sophus Torup, que siempre fue la autoridad supervisora en temas de aprovisionamiento, en esta ocasión y en otras anteriores.

También debemos agradecer encarecidamente el excelente y concienzudo trabajo de las empresas que nos suministraron los alimentos envasados, que bien merecen el reconocimiento de la expedición. En este caso, parte de los suministros nos los proporcionó la Factoría Stavanger que, además de los productos encargados, demostró su generosidad poniendo a disposición de nuestra empresa provisiones por valor de 2.000 coronas. El resto de la comida enlatada se encargó a una empresa de Moss. El gerente de esta firma, a su vez, se comprometió a preparar pemmican[5] suficiente para todos, hombres y perros, y lo hizo de tal manera que no encuentro palabras de elogio. Gracias a esta excelente preparación, la salud de los expedicionarios, hombres y perros, fue siempre extraordinariamente buena. El pemmican que llevamos era muy diferente al utilizado en otras expediciones anteriores, que no era más que carne seca mezclada con manteca de cerdo; el nuestro, además de esto, contenía verduras y harina de avena, lo cual le daba un mejor sabor y, según nuestra opinión, lo hacía más fácil de digerir.

En principio, este tipo de pemmican se elaboró para el uso de la Armada noruega como «ración de supervivencia». Aunque todavía estaba en proceso de experimentación, confiamos en que su resultado fuera satisfactorio. Habría sido imposible encontrar un alimento más estimulante, nutritivo y apetitoso.

Tan importante para nosotros era el pemmican como para nuestros perros, tan expuestos a ser atacados por el escorbuto como nosotros mismos. Había que emplear el mismo cuidado en la preparación de su comida. La empresa de Moss preparó dos tipos de pemmican, uno con pescado y otro con carne. Ambos contenían, además de pescado o carne seca y manteca de cerdo, una cierta cantidad de leche deshidratada y proteínas suplementarias para animales. Ambas clases de comida eran igualmente excelentes y los perros siempre estuvieron en magníficas condiciones. Se hicieron raciones de 420 gramos que se podían dar a los perros tal como estaban. Pero antes de que pudiésemos usar estos alimentos, teníamos por delante cinco meses de viaje; para esta parte de la expedición tuvimos que buscar un suministro fiable de pescado seco, que conseguimos por medio del agente de la expedición en Tromsö, el señor Fritz Zappfe. También dos empresas muy conocidas pusieron a mi disposición grandes cantidades del mejor pescado seco. Con todo este excelente pescado y algunos barriles de manteca de cerdo, conseguimos que nuestros perros llegasen en las mejores condiciones.

Una de las tareas más importantes de nuestros preparativos fue encontrar buenos perros. Como ya he dicho anteriormente, tenía que actuar con resolución y prontitud si quería conseguir que todo estuviese en orden. Al día siguiente de tomar mi decisión, me dirigí a Copenhague, donde me encontraría con los Inspectores para Groenlandia, los señores Daugaard-Jensen y Bentzen. Como en ocasiones anteriores, el director de la Real Compañía de Comercio de Groenlandia, el señor Rydberg, mostró su más cordial interés por mi proyecto y dio a los Inspectores vía libre. Después de negociar con ellos, acordaron proporcionarme cien de los mejores perros groenlandeses y entregármelos en Noruega en julio de 1910. De este modo, el tema de los perros estaba solucionado, pues la selección estaba en las manos más expertas. Yo había conocido personalmente al inspector Daugaard-Jensen, ya que había hecho negocios con él anteriormente y sabía que si se comprometía a este trabajo, lo haría de la forma más concienzuda. El administrador de la Real Compañía de Comercio de Groenlandia dio la autorización para que los perros fueran transportados gratis a bordo del *Hans Egede* y entregados en Christiansand.

Antes de proseguir, debo decir algo más sobre los perros. La mayor diferencia con la equipación de Scott descansó indudablemente en nuestra elección de los animales de tiro. Habíamos oído que Scott, confiando en su propia experiencia y en la de Shackleton, había llegado a la conclusión de que los ponis de Manchuria eran mejores que los perros a la hora de trabajar en la barrera. Para los que conocíamos los perros esquimales, estas afirmaciones nos resultaban sorprendentes. Más tarde, después de leer varios relatos y hacerme una idea precisa de las condiciones de la superficie por la que íbamos a desplazarnos, mi asombro fue aún mayor. Aunque nunca había visto esta zona de la región antártica, no tardé en formarme una opinión diametralmente opuesta a la de Shackleton y Scott, ya que tanto las condiciones de marcha como la superficie, a juicio de las descripciones de otros exploradores, eran precisamente las que uno podía desear para desplazarse en trineo con perros esquimales. Si Peary[6] logró batir un récord en su viaje al hielo ártico con perros, seguramente que alguien debería, con igual buen equipo, ser capaz de batir la marca de Peary en la superficie totalmente plana de la barrera. Debía haber algún tipo de malentendido o alguna otra razón profunda para que los ingleses descartasen la utilización de perros esquimales en las regiones polares. ¿Podía ser que el perro no comprendiese las órdenes de su guía? ¿O es el guía el que no comprende a su perro? El paso firme se ha de establecer desde la salida; el perro debe comprender que tiene que obedecer en todo y el guía debe saber cómo hacerse respetar. Si se establece la obediencia desde un primer momento, estoy convencido de que el perro será superior a cualquier otro animal de tiro en estas largas distancias.

Otra razón muy importante para utilizar perros es que, al ser más pequeños, pueden atravesar más fácilmente los abundantes y frágiles puentes de hielo, inevitables en la barrera o en los glaciares. Si un perro cae en la grieta de un glaciar no hay mayor problema, se tira del arnés y ya está de nuevo arriba. Otra cosa es tener que hacerlo con un poni. Al ser un animal más grande y pesado, es más fácil que caiga en una grieta, y mucho más complicado sacarlo de ella; a menos que tengamos la mala suerte de que las correas se rompan, en cuyo caso el poni acabará en el fondo de una grieta a trescientos metros.

Otra ventaja indiscutible es que los perros pueden comer carne de perro. Se puede ir reduciendo el grupo de perros poco a poco, eliminando a los más débiles para alimentar a los mejores. De esta forma pueden comer carne fresca. Nuestros perros sobrevivieron todo el viaje a base de carne de perro y pemmican, y fueron capaces de realizar una magnífica tarea.

E incluso para nosotros mismos: si queríamos un poco de carne fresca, podíamos trocearla a modo de filetes; su sabor es tan bueno como la mejor de las terneras. Los perros no protestan en absoluto: con tal de tener su ración, no se paran a preguntar qué parte de los despojos de sus compañeros les ha tocado. Lo único que queda después de una de estas comidas son los dientes de la víctima, y ni siquiera eso si el día ha sido realmente duro.

Me parece que, si conseguimos poner los pies en la meseta, más allá de la barrera, disiparíamos cualquier tipo de duda sobre la superioridad de los perros. No sólo se pueden utilizar los perros para subir por los enormes glaciares hasta llegar a la meseta, sino que podemos utilizarlos durante todo el viaje. Por el contrario, los ponis se han de dejar al pie del glaciar, dejando a los hombres el dudoso placer de reemplazarlos. Y puedo entender a Shackleton cuando dice que es imposible arrastrar a los ponis sobre las grietas de los empinados glaciares. Debe ser bastante duro tener que abandonar tan importante ayuda, de forma voluntaria, cuando sólo se ha cubierto una cuarta parte del recorrido. Personalmente, prefiero disponer de esa ayuda durante todo el viaje.

Desde muy al comienzo comprendí que la primera parte de nuestra expedición, desde Noruega a la barrera, sería la más peligrosa. Sólo con que pudiésemos alcanzar la barrera con nuestros perros sanos y en perfecto estado, el futuro sería bastante prometedor. Afortunadamente todos mis compañeros compartían el mismo punto de vista y, gracias a su cooperación, no sólo conseguimos que los perros llegaran sanos y salvos hasta nuestro campo de operaciones, sino que los desembarcamos en mejores condiciones que cuando salimos. Hasta aumentó su número de forma considerable durante el trayecto, lo cual es otra prueba de lo bien que iban saliendo las cosas. Para protegerlos del calor y la humedad, pusimos una falsa cubierta de madera flotante de unos ocho centímetros sobre la cubierta, de tal forma que tanto el agua de lluvia como las posibles

salpicaduras escurrían por debajo de los perros. De esta forma les mantuvimos aislados del agua, pues siempre se debe permitir el drenaje del agua en la cubierta de un barco con tanta carga en su ruta al océano Antártico. Cuando cruzásemos los trópicos esta cubierta flotante cumpliría una doble misión. Siempre mantendría algo más fresca la cubierta, ya que permitiría circular corrientes de aire fresco entre la cubierta y la lámina de madera. La cubierta principal, negra debido a que estaba alquitranada, podría haber sido insoportablemente calurosa para los animales; la falsa cubierta se mantuvo lo más blanca posible durante todo el viaje. También llevábamos unos toldos, sobre todo pensando en los perros; se podían desplegar cubriendo todo el barco y protegiéndoles completamente de las quemaduras del sol.

No puedo reprimir la sonrisa cuando pienso en las compasivas voces que se levantaron aquí y allí —e incluso lo hicieron por escrito— hablando de «la crueldad con los animales» a bordo del *Fram*. Probablemente estos gritos provienen de corazones sensibles que mantienen a sus propios perros atados.

Además de nuestros compañeros cuadrúpedos, llevamos con nosotros a uno de dos patitas, que no nos ayudaría mucho en el difícil trabajo en las regiones polares, pero que nos entretuvo durante el viaje: nuestro canario Fridtjob. Fue uno de los muchos regalos hechos a la expedición, pero no el menos bien recibido de todos. Comenzó a cantar tan pronto como subió a bordo y aún continúa después de dos circunnavegaciones a través de las aguas más inhóspitas de la tierra. Seguramente tiene el récord en su especie como explorador polar.

Con el tiempo reunimos una considerable colección de especies animales: cerdos, gallinas, ovejas, gatos y, por desgracia, ratas. Supimos lo que era tener ratas a bordo, el más repulsivo de todos los animales, para mí la peor de las alimañas, de ahí que les declarásemos la guerra y las eliminásemos antes de que el *Fram* iniciara su viaje. Volvieron a aparecer en Buenos Aires, y lo mejor que pudimos hacer fue enterrarlas en su tierra natal.

Debido a las apuradas circunstancias económicas con las que la expedición tenía que lidiar, tenía que mirar dos veces cada uno de los

chelines que gastaba. Los artículos de abrigo son un factor importante en una expedición polar y consideré necesario que todos y cada uno de los miembros de la expedición estuviera provisto de un verdadero traje polar. Me pareció que haría mal las cosas antes del viaje si dejaba esta parte de la preparación en manos de cada uno de sus integrantes. Debo admitir que tuve la tentación de hacerlo. Habría sido mucho más barato si simplemente le hubiera dado a cada uno de los hombres la lista de ropas necesaria para que ellos mismos las compraran. De haberlo hecho así, no habría podido supervisar personalmente la calidad de la ropa en la medida requerida.

Era un equipo que, detrás de su llamativa apariencia, escondía sus verdaderas cualidades, resistencia y confort. En los almacenes militares de Horten encontré artículos de excelente calidad. Debo al capitán Pedersen, jefe de este departamento militar, mi más profundo agradecimiento por la cortesía que me demostró desde el primer momento en que solicité su ayuda. Por su mediación conseguí alrededor de doscientas mantas. El lector no debe imaginarse una ropa de cama semejante a la que se ve en los escaparates de una tienda de muebles, mullidas mantas blancas tan delicadas que, a pesar de su grosor, parecen flotar por su ligereza. Estas no se parecen en nada a las que nos proporcionó el capitán Pedersen, más bien todo lo contrario. Además de su color —que sólo podemos calificar de indefinible—, tampoco daban la impresión de que pudieran flotar sobre nadie que la llevara encima. No, se mantenían totalmente pegadas al suelo. Estaban confeccionadas con gruesas fibras de lana prensada, fuertemente compactada. Desde el inicio de los tiempos estas mantas habían servido a nuestros bravos guerreros del mar, y en ningún caso nadie pudo decir que pasó frío en los días de Tordenskjold. Lo primero que hice en cuanto me vi en posesión de este tesoro fue teñirlas de azul —azul ultramar, o como quiera que se llame—; después de esto quedaron irreconocibles. La metamorfosis fue completa: su apariencia de ropa militar desapareció.

Mi intención era convertir estas doscientas mantas en ropa polar, pero no podía pedir consejo a nadie. Dar a conocer el origen de este material no sería muy conveniente. Ningún sastre en el mundo hubiera sido capaz de convertir unas viejas mantas en ropa de vestir. De eso estaba seguro. Tenía que encontrar una estratagema. Oí hablar de un hombre que era muy capaz

en estas cuestiones y concerté una cita. Mi despacho parecía exactamente un almacén de lanas, con mantas por todos los sitios. Cuando el sastre llegó, lo primero que dijo fue: «¿Esta es la tela?» «Sí, esta es, recién importada. Un gran negocio. Un montón de muestras de tela baratísimas». Yo puse mi más inocente expresión de indiferencia. Vi como el sastre echaba un vistazo por todas partes; supuse que pensaba que las muestras eran bastante grandes. «Parecido a la lana —dijo mientras la miraba al trasluz—, casi podría jurar que es fieltro». Fuimos mirando cuidadosamente cada una de las piezas, haciendo su recuento. Era un trabajo largo y aburrido, y empecé a alegrarme cuando vi que, por fin, estábamos a punto de terminar. En uno de los rincones de la habitación aún quedaba un montón; como ya habíamos contado 193, no podrían quedar muchas más. Mientras yo me ocupaba de otras cuestiones, el sastre terminó por su cuenta de contar el montón restante. Y ya estaba congratulándome de la aparente buena suerte para concluir este trabajo, cuando me sobresaltó la exclamación que soltó el sastre desde el rincón donde se apilaban las últimas muestras de tela. Parecía un toro bramando. ¡Ay! Allí estaba el sastre rodeado de muestras y sujetando sobre su cabeza una manta: el color caqui diferente no dejaba lugar a la duda de cuál era el origen de estos productos «directamente importados». Como si fuera un trueno, aquel hombre me dejó, hundiéndome en una negra desesperación. Nunca le volví a ver. El problema había sido que, en mi precipitación, había olvidado teñir la manta de muestra que me había mandado el capitán Pedersen. Y esa fue la causa de la catástrofe.

Al final conseguí que realizaran el trabajo y, la verdad, ninguna expedición ha podido usar ropa más cálida y resistente que la que nosotros utilizamos. Y tuvo una gran aceptación a bordo.

También pensé que era mejor equipar a los hombres con buenos impermeables y, especialmente, con botas de agua. Estas, hechas a medida y con el mejor material, fueron fabricadas por la firma que yo consideraba la más prestigiosa en el ramo. ¿Cómo podría describir mi desilusión cuando un día fuimos a ponernos nuestras preciosas botas y descubrimos con sorpresa que muchas de ellas eran inservibles? Algunos podían bailar sin despegar las botas del suelo. Otros, ni empleando todas sus fuerzas, podían

meter el pie en la embocadura. Era tan estrecho que ni siquiera el pie más fino y delicado conseguía pasar. Y en el caso de que se lograse meter el pie, en su interior había espacio para otros dos. Pocos eran capaces de ponerse sus botas. Intentamos cambiarlas, pero fue inútil; esas botas estaban hechas para criaturas de otro planeta. Pero los marineros son marineros allí donde estén. Y no es fácil poder con ellos. La mayoría conocía el proverbio «un par de botas que te estén bien son mejores que diez pares que no puedas usar», así que trajeron las suyas propias y solucionaron el problema.

Llevamos tres juegos de ropa interior de lino para cada hombre, que usarían en las regiones cálidas. Esta parte del equipo lo dejé al gusto de cada cual; muchos hombres tienen viejas camisas usadas y realmente no se necesita mucho más para cruzar los trópicos. Para las regiones frías llevamos dos juegos de ropa interior de lana extragruesa, dos jerséis de lana gorda tejida a mano, seis pares de medias y alguna chaqueta algo más ligera.

Además de esto, también conseguimos bastantes prendas de abrigo de los almacenes del ejército. Debo agradecer al general Keilhau, con sincero aprecio, la amable disposición prestada. Gracias a su ayuda conseguimos ropa tanto para climas fríos como templados, ropa interior, botas, zapatos, capas de viento y diferentes tipos de prendas.

Y como último elemento de nuestro equipo personal puedo mencionar que cada hombre tenía un traje de piel de foca traído de Groenlandia. También llevábamos con nosotros instrumentos para zurcir, lana, hilo de coser, agujas de todos los tamaños, botones, tijeras y cintas —anchas y estrechas, negras y blancas, azules y rojas—. Podía asegurar con certeza que no se nos olvidaba nada; teníamos una buena y completa equipación.

Bajada a los camarotes del *Fram* tal y como se encuentra en la actualidad en el Museo *Fram* de Oslo

Otro aspecto de nuestros preparativos que reclamaba atención era la parte de barco donde debíamos habitar, camarotes y demás estancias comunes. La vida cambia si uno vive rodeado de comodidades. Por mi parte, puedo trabajar el doble si veo orden y confort a mi alrededor. El comedor del *Fram* estaba magníficamente construido y con mucho gusto. Presidían la estancia las fotografías del rey Haakon y la reina Maud, regalo de Sus Majestades, a quienes debemos nuestro más sincero agradecimiento

por este presente; era el más preciado de todos los que recibimos. Las mujeres de Horten aportaron muchos pequeños detalles para decorar las cámaras, y estarían encantadas de escuchar la admiración que despertaron allá donde fuimos. «¿Realmente es un barco para ir al polo? —preguntaba la gente—. No esperábamos ver más que simples bancos de madera y paredes desnudas». Entonces empezaban a hablar de «tocadores» y cosas similares. Además de espléndidos bordados, nuestras paredes estaban decoradas con bonitas fotografías; las personas que las habían donado podrían regodearse con la cantidad de elogios recibidos.

Los camarotes, al ser individuales, se adornaron al gusto de cada cual: cada miembro podía tener un trozo de su hogar en su pequeño compartimento. Las ropas de cama se trajeron de la factoría naval de Horten; eran manufacturas de primera, como el resto de enseres de ese lugar. Debemos nuestro mayor agradecimiento a las personas que nos proporcionaron estas suaves mantas, que tan a menudo nos reconfortaron y nos dieron calor después de días de amargura; procedían del telar de Trondheim.

También debo mencionar nuestro suministro de papelería, tan fino y tan elegante como era posible: el papel de carta más exquisito, estampado con el dibujo del *Fram* y el nombre de la expedición, de todos los tamaños, anchos y estrechos, de estilo antiguo y moderno —en realidad todos los estilos—. No faltaron plumas con sus portaplumas, lapiceros negros y de colores, gomas de borrar, tinta china, chinchetas y papel secante, tizas blancas y rojas, goma arábiga y de otras clases, calendarios y almanaques, registros de navegación y diarios privados, blocs de notas, cuadernos para los viajes en trineo y otros muchos utensilios de similar naturaleza…, teníamos tal cantidad de material que podríamos dar la vuelta al mundo varias veces antes de que se terminasen. Esta donación hace honor a la firma que la proporcionó; cada vez que tengo que escribir una carta o completar mi diario, tengo un pensamiento de gratitud por la generosidad de estas personas.

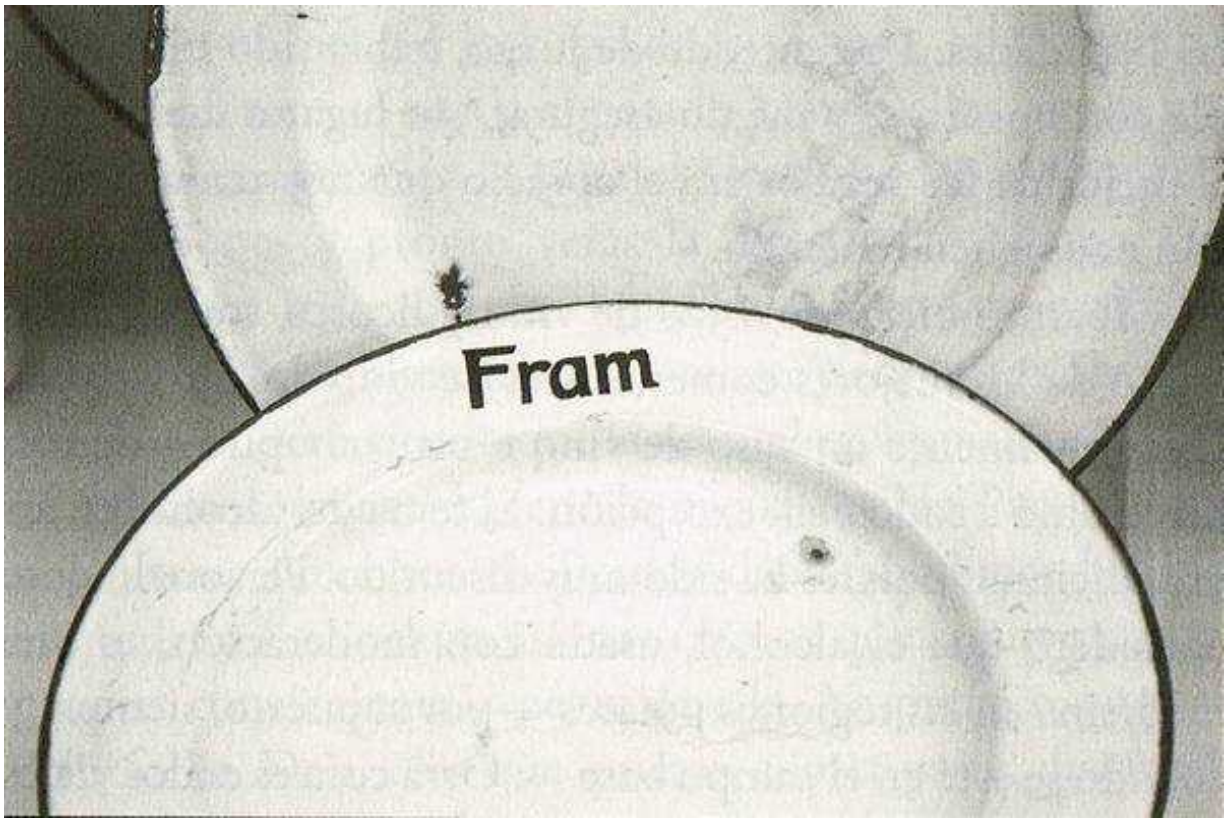
Una de las más influyentes familias de Christiania nos proporcionó un juego completo de utensilios de cocina y cubiertos, todos ellos de la mejor

calidad. Las tazas, platos, cuchillos, cucharas, jarras, vasos, etc., estaban grabados con el nombre del barco.

Otra cosa importante que llevamos con nosotros fue una copiosa biblioteca, compuesta de una gran cantidad de libros en su mayoría regalados. Supongo que la biblioteca del *Fram* llegó a contar al menos con tres mil volúmenes.

También dispusimos de una buena cantidad de juegos para nuestro entretenimiento. Uno de ellos se convirtió en el favorito y servía de pasatiempo en las tardes libres rumbo al sur. Teníamos barajas de cartas por docenas, y muchas de ellas volvieron bien manoseadas. Recuerdo que un gramófono con gran cantidad de discos llegó a ser uno de nuestros mejores amigos. Teníamos un piano, un violín, una flauta, mandolinas, sin olvidar una armónica y un acordeón. Todas las editoriales estuvieron encantadas de poder mandarnos partituras, con lo cual pudimos cultivar el arte de la música tanto como deseamos.

De todos los sitios nos llegaron regalos de navidad; creo que llevamos a bordo alrededor de quinientos. Nuestros amigos y conocidos nos enviaron árboles de navidad decorados, con muchas más cosas para distraernos en las Navidades. La gente, desde luego, había sido muy amable con nosotros; y puedo asegurar, sin lugar a dudas, que el mejor de los regalos era el aprecio que nos tenían y que aún nos siguen teniendo.



Una de las más influyentes familias de Christiania proporcionó a la expedición, vajilla y cubertería. Una pequeña muestra se puede ver en el Museo *Fram* de Oslo

Íbamos bien provistos de vino y licores, todo gracias a uno de los mejores comerciantes de vino de Christiania. Ocasionalmente un vaso de vino o un «chupito» de ron nos animó a todos, sin excepción. El tema del alcohol en las expediciones polares ha sido muy discutido. Personalmente considero que el alcohol, usado con moderación, es una medicina en las regiones polares —por supuesto, siempre y cuando se esté en el campo base —. Otra cosa es en los viajes en trineo: todos sabemos por experiencia que ahí el alcohol debe estar prohibido —no es que un trago de ron pueda causar algún tipo de daño, pero sí hay que tener en cuenta el peso y el espacio que ocupa—. En los viajes en trineo se ha de evitar el peso tanto como sea posible y llevar sólo lo estrictamente necesario; y el alcohol no está en la lista de lo estrictamente necesario. Pienso que una copita de ron no sólo fue buena durante la estancia en la base, sino también después del largo y monótono viaje a través de ese crudo, frío y tormentoso territorio. Un trago de ron es una buena cosa después de una guardia en cubierta en el

momento de cambio de turno. Una persona abstemia lo despreciará sin duda, preguntando si una taza de café caliente no tendría el mismo efecto. Por mi parte pienso que la cantidad de café que la gente ingiere a tales horas es más dañino que un pequeño sorbo de Lysholmer. Creo que una copa de vino o de ponche juega un importante papel en las relaciones sociales de un viaje como éste. Dos hombres que han discutido un poco a lo largo de la semana, se reconcilian al olor del ron; se olvida el pasado y entre ellos renace una amistosa cooperación. Quita el alcohol de esas pequeñas celebraciones y pronto verás la diferencia. Alguno dirá que es muy triste que los hombres deban tomar alcohol para ponerse de buen humor —y estoy completamente de acuerdo—, pero viendo que la naturaleza humana es lo que es, debemos intentar hacerlo lo mejor posible. Parece como si los seres humanos civilizados debieran tomar bebidas estimulantes, e incluso así, tuviéramos que seguir nuestras propias convicciones a pesar de ello. Yo prefiero un vaso de ponche. Deja a los que quieran comer pastel de ciruela y la porquería del café caliente —los ardores de estómago y otros problemas son el resultado de esta clase de refrigerios—. Un poco de ponche no hace mal a nadie.

La ración de alcohol en el tercer viaje del *Fram* fue de una cucharadita y 15 gotas en la cena de miércoles y domingos y un vaso de ponche los sábados por la tarde. Los días festivos se permitía una cantidad adicional.

Estábamos bien surtidos de tabaco y cigarros de marcas nacionales e internacionales. Tuvimos suficientes cigarros como para permitirnos uno los sábados por la tarde y otro los domingos después de la cena.

Dos empresas de Christiania nos enviaron tabletas de chocolate y sus más finos bombones, y una firma extranjera nos proporcionó *Gala Peter* (una marca de chocolate con leche), de modo que no fue algo raro ver a un explorador polar echar mano de un dulce o un trozo de chocolate. Una tienda de Drammen nos dio tanta cantidad de sirope de frutas como podíamos beber; su dueño estaría encantado de saber las veces que bendijimos el excelente producto que nos regaló. En el camino de vuelta a casa desde el polo, estábamos ansiosos por llegar lo antes posible para conseguir nuestra ración de sirope.

De tres empresas diferentes, también de Christiania, recibimos los pedidos que habíamos hecho de quesos, bizcochos, té, azúcar y café. El empaquetado de estos productos fue tan minucioso que, aunque el café era tostado, aún estaba fresco y guardaba su aroma en el momento de sacarlo del almacén. Otra empresa nos envió suficiente sopa para cinco años e hicimos buen uso de toda esa cantidad durante el viaje. Una persona de Christiania se ocupó del cuidado de nuestra piel, pelo y dientes, pero no es por su culpa que no tenemos la piel delicada, no nos crece el pelo de forma abundante ni tenemos los dientes como perlas; para nosotros, fue lo suficientemente completo.

Un punto importante del equipo es el apartado médico, y aquí mis consejeros fueron el Dr. Jacob Roll y el Dr. Holth; por tanto, no carecíamos de nada. Un farmacéutico de la ciudad, como donativo, nos proporcionó todas las medicinas necesarias, cuidadosamente elegidas y perfectamente organizadas. Desafortunadamente no teníamos doctor en la expedición, de manera que me vi obligado a asumir esa responsabilidad[7].

El teniente Gjertsen, quien tenía cierta predisposición a extraer dientes y amputar piernas, realizó un curso rápido de tratamiento hospitalario y dental. Demostró claramente lo mucho que se puede aprender en poco tiempo cuando la mente está dispuesta. Con sorprendente rapidez y aparente confianza el teniente Gjertsen se dispuso a tratar los casos más sorprendentes —si los pacientes obtuvieron beneficio invariablemente es otra cuestión, la cual dejaré sin contestar—. Sacaba dientes con una destreza que recordaba la magia de un prestidigitador; mostraba un alicate vacío y en un abrir y cerrar de ojos aparecía una gran muela. Los gritos que se oían durante la operación parecían indicar, no obstante, que aún no era del todo diestro en hacerlo.

Una fábrica de cerillas nos proporcionó la cantidad que necesitábamos. Estaban tan bien empaquetadas que, a la vuelta a casa, después de cruzar todo el océano, aún estaban secas. Llevábamos gran cantidad de munición y explosivos. Como la bodega inferior estaba llena de petróleo, el *Fram* llevaba una carga bastante peligrosa a bordo. Tomamos todas las precauciones contra incendios; se colocaron extintores en cada una de las

cámaras y accesos, y bombas de agua con mangueras siempre preparadas en cubierta.

Tampoco olvidamos las herramientas para trabajar en el hielo, como sierras de entre dos y seis metros de longitud, brocas para el hielo, etc.

Llevamos bastantes instrumentos científicos con nosotros. Los profesores Nansen y Helland-Hansen habían dedicado gustosamente su tiempo para completar nuestro equipo oceanográfico, lo que significa que llevábamos el equipo adecuado para la tarea que teníamos entre manos. Los tenientes Prestrud y Gjertsen habían realizado un curso de estudios oceanográficos bajo la supervisión de Helland-Hansen en la estación biológica de Bergen. Y yo también hice allí un curso oceanográfico durante un verano. El profesor Helland-Hansen era un brillante profesor; me temo que no pueda decir lo mismo de mí como alumno.

El profesor Mohn nos dio un equipo completo de meteorología. Entre los instrumentos del *Fram* se pudo contar con péndulos para estudiar movimientos, teodolitos astronómicos y sextantes. El teniente Prestrud estudió el uso de los péndulos bajo la supervisión del profesor Schiotz y el uso del teodolito con el profesor Geelmuyden. También disponíamos de varios sextantes y un horizonte artificial, todos de cristal y mercurio, así como binoculares de todos los tamaños, desde el más grande al más pequeño.

Una vez detallado el equipamiento general, ahora querría hablar del equipo especial del grupo de tierra firme. La cabaña que llevamos se construyó en mi casa, en Bundefjord, de forma que pude observar el proceso de su ejecución. La realizaron los hermanos Hans y Jörgen Stubberud y, se mirase por donde se mirase, era un espléndido trabajo que honraba su maestría. El material se mostró excelente en todo momento. La cabaña medía ocho metros de largo por cuatro de ancho, su altura desde el suelo al punto más alto del tejado, alrededor de tres metros y medio. Estaba construida a modo de las casas noruegas, con techo a dos aguas y dos habitaciones. Una de ellas, de seis metros de largo, era utilizada como dormitorio, comedor y sala de estar, la otra medía dos metros de largo y era la cocina de Lindstrøm. Desde la cocina, una doble trampilla a modo de puerta daba acceso a la parte superior, que servía de almacén para

provisiones y equipos. Las paredes estaban formadas por tablas de casi ocho centímetros, con cámara de aire entre ellas, con paños por dentro y por fuera, formando también cámara de aire entre ellos y las maderas de la pared. Como aislamiento empleamos pulpa de celulosa. Tanto el suelo como el techo de la planta baja eran dobles, mientras que la parte más alta del tejado era simple. Las puertas eran extraordinariamente gruesas y fuertes, con los bordes oblicuos para que encajasen perfectamente en el marco, proporcionando un cierre hermético. Tenía dos ventanas —una triple, al final de la pared de la sala principal, y otra doble en la cocina—. Para la cubierta del techo elegimos materiales impermeabilizados y resistentes al frío, y para el suelo, linóleo. En la habitación principal había dos respiraderos, uno que permitía la entrada de aire renovado y otro que dejaba salir el viciado. Había literas de dos camas para diez hombres, seis en una de las paredes y cuatro en la otra. Los muebles consistían en una mesa, un taburete para cada hombre y una lámpara *Lux*.

La mitad de la cocina estaba ocupada por los fogones y la otra mitad con estanterías y utensilios de cocina. La cabaña tenía varias capas de alquitrán y cada una de sus partes estaba marcada para facilitar su montaje. Este debía hacerse lo más rápidamente posible para evitar que las fuertes tormentas de viento antárticas la pudiesen arrastrar mientras la armábamos. En las cuatro esquinas del tejado, así como en los extremos del aguilón, habíamos atornillado unos fuertes amarres a los que enganchamos seis cables de acero fuertemente tensados, atados a seis picas de un metro de longitud que clavábamos en el hielo. Llevábamos dos cables de repuesto que podíamos colocar sobre el tejado en caso de tormentas fuertes. Los dos respiraderos así como la chimenea estaban fuertemente asegurados en el exterior.

Como puede apreciarse, tomamos todas la precauciones para conseguir que la cabaña fuese lo más caliente y confortable posible, y que se mantuviera en el suelo. También llevamos a bordo cantidad suficiente de madera de construcción, tablones y planchas, por si fuese necesario.

Además de esta cabaña llevamos con nosotros quince tiendas más con capacidad para dieciséis hombres cada una. Diez de ellas eran de segunda mano pero en perfecto estado; nos las proporcionaron los almacenes

navales. Las otras cinco eran nuevas y las compramos en los almacenes de la Armada. Nuestra intención era usarlas de forma temporal; se montaban de forma rápida y fácil, eran fuertes y protegían bien del frío. Durante el viaje al Sur, Rönne cosió con lona más fuerte y resistente los suelos de las cinco tiendas nuevas.

Framheim, el campamento base de la expedición con la cabaña a la que Amundsen hace referencia

Todas las provisiones que pensamos desembarcar en tierra fueron marcadas y almacenadas aparte en la bodega, para que a la hora de realizar esta operación se hiciese de la forma más rápida posible.

Contábamos con diez trineos construidos por una empresa deportiva de Christiania. Diseñados como los viejos trineos usados por Nansen[8], eran más anchos y de unos tres metros y medio de largo. Los patines estaban construidos con el mejor nogal americano, forrados por su parte inferior con acero. El resto era de fuerte fresno noruego. Cada uno de los trineos tenía dos patines de repuesto, que podíamos quitar o intercambiar fácilmente por medio de abrazaderas. La parte inferior de acero estaba recubierta con cuero rojo y el resto con alquitrán. Eran extremadamente fuertes y aptos para

cualquier tipo de superficie. Yo no podía saber el estado de la barrera hasta que llegase a ella. Desde luego estos trineos eran bastante pesados.

Llevamos veinte pares de esquís, todos de la mejor madera de nogal; medían casi dos metros y medio de largo y eran relativamente estrechos. Los elegí de esa longitud pensando en las numerosas grietas que deberíamos cruzar en los glaciares; cuanto mayor fuese la superficie en la que se distribuyera el peso, mayor posibilidad tendríamos de deslizamos por los puentes de hielo. También llevamos cuarenta palos de esquí con una resistente punta de goma. Las botas para esquiar eran una combinación de las usadas por Huitfeldt y Höyer Ellefsen; también llevamos gran cantidad de cordones de repuesto.

Llevamos seis tiendas más para tres personas cada una, todas ellas procedentes de los talleres navales. Su confección no podía haber sido mejor; eran las más resistentes y al mismo tiempo las más prácticas que había usado hasta entonces. Estaban hechas con la más tupida de las lonas y con el suelo de una sola pieza. Un solo hombre era capaz de montarla aun con fuerte brisa. He llegado a la conclusión de que cuantos menos mástiles tenga una tienda, más fácil es su montaje, lo cual parece bastante natural. Estas tiendas sólo tenían un mástil. Cuántas historias hemos escuchado de viajes al polo relatando que, después de horas montando una tienda, en pocos momentos el viento termina con ella en el suelo. No ocurrió lo mismo con las nuestras. Las colocamos en un visto y no visto y resistieron toda clase de vientos. Pudimos dormir tranquilos y seguros en nuestros sacos y dejar que el viento soplase.

La puerta de entrada tenía forma de saco, lo que ahora está reconocido como el mejor sistema para las regiones polares. El funcionamiento es bastante simple, como todas las cosas eficientes. Se corta una abertura en la tienda del tamaño deseado, coges un saco abierto por los dos extremos, coses uno de ellos fuertemente alrededor de la abertura practicada en la tienda, quedando un acceso a modo de embudo. Cuando entras, haces un nudo en el lado exterior del saco. De esta forma no entra ni el más pequeño copo de nieve, ni siquiera durante las peores tormentas.

Las cajas para llevar provisiones en los trineos estaban construidas de fino pero resistente fresno, traído del estado de Palsgaard en Jutland, y este

material se comportó como esperábamos. Las cajas medían treinta centímetros de largo, por treinta de ancho y cuarenta de alto, y sólo tenían una pequeña abertura redonda en la parte superior, cerrada con una tapa de aluminio que encajaba a presión, igual que las latas de leche. Las grandes aberturas debilitan las cajas, por eso elegí que fuesen de esta forma y tamaño. Además, no tienes que quitar las sujeciones de la caja para destaparla y esto es una gran ventaja. Una caja con tapa grande cubierta de ataduras da constantes problemas; para coger una cosa pequeña tienes que soltar todas las cuerdas y esto no es siempre conveniente. Si se está cansado y débil y resulta que tienes que coger algo para lo cual necesitas hacer un gran esfuerzo, quizá dejes para mañana lo que tenías que haber hecho hoy, y esto ocurre especialmente cuando hace un frío intenso. Cuanto más manejable sea el equipo para trineos más pronto podrás entrar en la tienda a descansar. Y eso es una gran ventaja después de un largo viaje.

Nuestro vestuario era más completo y abundante, supongo, que cualquier otro de anteriores expediciones polares. Lo teníamos dividido en dos clases, un equipo para temperaturas especialmente bajas y otro para las moderadas. Tengo que recordar que ninguno de nosotros había pasado un invierno en la barrera, así que debíamos estar preparados. Para poder lidiar con temperaturas extremas nos pertrechamos del más variado surtido de prendas de piel de reno; unas gruesas, otras medianas y otras más ligeras. Nos llevó bastante tiempo preparar este tipo de ropa. Las primeras pieles sin curtir las compró el señor Zappfe en Trömso, Karasjo y Kaatokeino. Permítanme aprovechar esta oportunidad para agradecer a este hombre el gran servicio prestado, no sólo en mi tercer viaje en el *Fram*, sino también a la hora de equipar la expedición del *Gjøa*[9]. Con su ayuda he logrado cosas que de otra manera no hubiera sido capaz de realizar. Buscó por todos los rincones y no paró hasta que encontró lo que yo deseaba. Para esta ocasión consiguió cerca de 250 pieles de reno de las que visten los lapones y las mandó a Christiania. Aquí tuve problemas para encontrar un hombre capaz de coser estas pieles, pero al final lo encontré. Seguimos el patrón de los esquimales Netchelli y su confección prosiguió mañana, tarde y noche: anoraks gruesos y anoraks ligeros, pantalones resistentes y pantalones finos, medias de invierno y medias de verano. También se confeccionaron una

docena de sacos de dormir ligeros para poder usar dentro de los gruesos en caso de frío extremo. Todo se terminó, aunque en el último momento. Los sacos para dormir en el exterior los hizo el peletero señor Brandt, de Bergen. Eran de primera calidad, tanto por su confección como por la materia prima elegida; creo que nadie en el mundo los podría haber hecho mejor. Para proteger estos sacos habíamos previsto unas finas lonas que los cubrían por completo, de tal forma que podíamos atar los extremos a modo de bolsa, lo que impedía que se cubriesen de nieve durante los días de marcha, y de igual modo nos protegía de las molestias de la nieve y la ventisca. Le dimos mucha importancia a que todos y cada uno de nuestros sacos estuviese confeccionado de la mejor piel, desechando la piel de la tripa. He visto sacos de la mejor piel de reno estropeados en un tiempo relativamente corto por utilizar piel de esta parte del animal. El frío penetra más fácilmente a través de este tipo de piel. Al entrar en contacto con el cuerpo humano, la condensación hace aumentar tanto la humedad que acaba produciendo una capa de escarcha. Esta escarcha se extiende por toda la piel, hasta que un día te encuentras con un saco agujereado. A la hora de elegir los sacos no puedes escatimar gastos. Los fabricantes de sacos de dormir de piel de reno tienen la costumbre de coserlos de tal forma que la dirección del pelo es hacia la abertura. Por supuesto, el aspecto de la piel es más bonito, pero no es muy cómodo para el que tiene que usarlo. No es fácil meterse dentro por la estrecha abertura y, si encima es a contrapelo, doblemente difícil. Nuestra confección, por decirlo de alguna forma, era como un saco del tamaño de un hombre, con una lazada alrededor del cuello. Tengo que decir, como más adelante veremos, que esta decisión no fue del agrado de todos. La parte superior de este grueso saco de dormir estaba hecha con piel, también de reno, pero más fina, de tal forma que podía ajustarse alrededor del cuello con facilidad, sin embargo, la piel más gruesa no se ajustaba del todo bien.

Nuestra ropa para temperaturas moderadas consistía en una gruesa ropa interior de lana y un cortavientos Burberry. La ropa interior fue diseñada a propósito. Yo mismo estuve pendiente de la preparación de estos materiales para asegurarme de que estaban confeccionados sólo y exclusivamente de pura lana. Nuestros abrigos estaban hechos de dos tipos de materiales

diferentes: la «gabardina Burberry» y el clásico abrigo verde usado en los inviernos noruegos. Para los viajes en trineo, donde teníamos que ahorrar peso y trabajar con ropa holgada, fácil de vestir, siempre aconsejábamos llevar el inestimable Burberry. Era extraordinariamente ligero pero fuerte y nos protegía enteramente del viento. Para trabajos más duros preferíamos el abrigo verde. También aislaba del viento, pero era más pesado y voluminoso, lo que resultaba incómodo en largas marchas. Nuestro anorak cortavientos Burberry se completaba de anorak con unos pantalones muy anchos. El resto de prendas eran pantalones normales y chaquetas con capucha.

En lo que se refiere a nuestras manoplas, en su mayoría eran como las que se pueden comprar en cualquier tienda; para nuestra base de invierno no necesitamos más. Exteriormente estaban recubiertas de un material a prueba de viento y no se desgastaban con facilidad. No eran demasiado fuertes, pero eran de buena calidad y, sobre todo, proporcionaban calor a las manos. Además de estas manoplas, teníamos diez pares de mitones que compramos en Christiania y nos fue imposible gastarlos durante el viaje. Yo usé los míos desde *Framheim* al Polo y vuelta, y después al siguiente viaje a Tasmania. El forro interior se desgastó, pero las costuras exteriores estaban como el primer día que los compré. Teniendo en cuenta que hice la práctica totalidad del viaje con esquís, y llegué a gastar dos pares de palos, se puede deducir la resistencia de estos mitones. También llevamos guantes de lana, aunque generalmente no se usaron, ya que preferíamos los otros. Por mi parte, fui incapaz de usarlos ya que con ellos se me helaban los dedos.

Pero lo más importante de todo es cómo cubrir los pies. Los pies son la parte más expuesta y la más difícil de proteger. Con guantes en las manos, si estas se enfrían, no es difícil hacerlas reaccionar para que entren en calor. Pero no ocurre lo mismo con los pies; se calzan por la mañana y es una tarea tan pesada y molesta que uno no se descalza hasta la hora de acostarse. Tú no te ves los pies en el transcurso del día y todo depende de lo que sientas en cada momento. Pero, curiosamente, el sentido del tacto nos juega malas pasadas. ¡Con cuánta frecuencia algún hombre ha terminado con los pies congelados sin darse cuenta! Si se hubiera dado cuenta, no habría permitido que el problema fuera tan lejos. Fiarse de las sensaciones

en estos casos es bastante dudoso, ya que llega un momento en que los pies son incapaces de sentir. Es verdad que hay unos instantes de transición, cuando percibes un frío agudo en la punta de los dedos y tratas de librarte de él pataleando en el suelo. Como regla general esto funciona, el calor vuelve y la circulación de la sangre retorna, pero a veces ocurre que esta sensación se ha perdido y es entonces cuando todas las precauciones son pocas. Aquí la veteranía es un grado. Muchos hombres afirman que, después de haber pasado ese momento de frío intenso en la punta de los pies, todo comienza a ir perfectamente. Pero, por la noche, lo único que ven son unos pies congelados con la apariencia de una bola de grasa. Cuestiones como estas pueden dar al traste con cualquier empresa, por tanto es aconsejable llevar el cuidado de los pies a extremos que hasta puedan parecer ridículos.

Llevar un equipo de botas blandas para evitar congelaciones es más conveniente que llevarlo del tipo rígido. Con las blandas el pie se puede mover en su interior más libremente y de esta forma se mantiene caliente. Pero nosotros nos veíamos obligado a usar esquís continuamente y en este caso teníamos que usar suela rígida para poder sujetar el pie, y es inútil llevar unas buenas fijaciones si no puedes usarlas de forma correcta. En mi opinión, en un viaje tan largo como el que teníamos ante nosotros, el esquí debe estar perfectamente sujeto. No hay nada que canse más que una mala fijación, y esto ocurre cuando el pie puede moverse dentro de la sujeción. El esquí tiene que ser parte de uno mismo, de tal forma que cumpla siempre tus órdenes. He probado muchas marcas y siempre he tenido mis temores a la hora de usar sujeciones rígidas en temperatura muy frías; y todas estas marcas, sin excepción, nunca me habían gustado. Esta vez decidí intentarlo con una combinación rígida-suave. Podíamos utilizar las espléndidas sujeciones de Huitfeldt-Höyer Ellefsen, aunque no era una cuestión fácil. De todo nuestro equipo lo que más me preocupó y más trabajo nos dio en la expedición fue la envoltura exterior rígida que encontrábamos. Pero al final pudimos resolver el problema. Me dirigí a una de las marcas punteras en botas de esquí de Christiania y les expliqué el problema. Afortunadamente encontré a un hombre interesado en estas cuestiones. Quedamos en que haría una par de botas de esquí a modo de muestra. La suela debía ser

gruesa y rígida, para poder usar nuestros crampones, pero la parte superior lo más suave posible. Para evitar usar piel, que por lo general se endurecía y se rajaba con facilidad con el frío, empleó una combinación de piel y finas capas de lona, usando la piel para la zona cercana a la suela y la lona para la parte superior.

Una bota rígida y flexible a la vez. Algo que costó muchos quebraderos de cabeza conseguir

Tomaron las medidas de mi pie, que no es precisamente el pie de un niño, con dos pares de medias de piel de reno puestas. Hicieron diez pares. Me acuerdo perfectamente de ver estas botas en la civilizada Christiania: estaban expuestas en el escaparate de la tienda. Cuando las usaba acostumbraba a irme lejos y así no encontrarme con ningún vecino cara a cara con esos «monstruos» puestos. Todos somos un poco vanidosos y no nos gusta sacar nuestros defectos a la luz. Si alguna vez hubiera tenido la ilusión de ser recordado como la persona del «delicado y pequeño pie», estoy seguro de que la última brizna de esa ilusión murió el día que pasé junto al escaparate de la zapatería y contemplé mis botas. Nunca volví a pasar por ahí hasta que me aseguré de que no estaban expuestas. Eso sí, aquellas botas eran una fina pieza de artesanía. Más tarde nos enteramos de que las habían mejorado y al final consiguieron hacerlas con las medidas que nosotros queríamos: de ser para gigantes pasaron a tener un tamaño mucho más normal.

Del resto del equipo debo mencionar nuestro excelente hornillo para cocinar *Primus*. Se adquirió en una tienda de Estocolmo. Para cocinar durante los viajes en trineo la *Primus* era superior a cualquier otra marca; proporciona mucho calor, utiliza poco aceite y no requiere mantenimiento —esto es importante en cualquier momento y situación, pero mucho más en un viaje con trineos—. Puede decirse que rozaba la perfección, pues nunca tuvimos problemas con ellos. También llevamos con nosotros cinco cocinas tipo *Nansen*. Estas utilizan el calor mejor que cualquier otra, pero tenían un problema: ocupan mucho espacio. Las utilizamos en los viajes de aprovisionamiento desde el campo base, pero por desgracia tuvimos que abandonarlas cuando comenzamos el verdadero viaje hacia el Sur. Éramos muchos dentro de la tienda, y el espacio, tan pequeño, que su utilización era un riesgo. Debo admitir que, en caso de tener espacio, es una cocina ideal.

Contábamos con diez pares de raquetas de nieve y un centenar de arneses para los perros, similares a los que usan los esquimales de Alaska. Estos esquimales llevan sus perros en tándem, de esta forma el tiro siempre va en línea recta, en la dirección de marcha del trineo, que es la mejor forma de aprovechar toda la fuerza de los perros. Tuve que decidirme a adoptar ese mismo sistema cuando viajásemos con los trineos por la

barrera. Una gran ventaja es que los perros pasarían de uno en uno por las fisuras, con lo que se reduciría considerablemente el problema de caer en ellas. El punto de aplicación de la fuerza sobre los perros también es menos molesta con los arneses de Alaska que con los de Groenlandia: el arnés de Alaska tiene un collar muy plano y acolchado que se desliza sobre la cabeza del animal y hace que el peso descanse sobre sus hombros, mientras que los otros presionan sobre su pecho. El problema de las rozaduras que aparecen con el arnés de Groenlandia se evita en gran parte con el de Alaska. Todos los juegos de arneses se fabricaron en los almacenes de la Armada y después de su largo y duro uso estaban tan bien como al comienzo. Si he de recomendar alguno, diría que estos son los mejores.

Entre los instrumentos y aparatos que llevamos en los trineos se contaban dos sextantes, tres horizontes artificiales, de los cuales dos eran de espejo con cristal oscuro y uno de mercurio, además de cuatro brújulas, todo fabricado en Christiania. Las brújulas pequeñas eran excelentes, pero desafortunadamente inútiles en lugares fríos —al decir fríos me refiero a temperaturas por debajo de -40° C—, ya que en este punto el líquido se congelaba. Se lo hice saber al fabricante con antelación y le sugerí que utilizase el alcohol destilado más puro posible. Él utilizaba un alcohol bastante diluido y el porqué aún sigo sin saberlo. Prueba de ello era que el líquido en nuestras brújulas se congelaba antes que cualquier bebida destilada dentro de una petaca. Evidentemente, esto era un problema para nosotros. Además de todos estos aparatos llevamos una brújula de bolsillo y un par de binoculares, uno de Zeiss y otro de Goertz, y gafas de nieve preparadas por el Dr. Schanz con varios tipos de cristales, de modo que podíamos cambiarlos cuando nos cansábamos de un color. Durante toda la estancia en la barrera siempre llevé un par de gafas corrientes con cristales amarillos, de tinte bastante ligero. Tratados mediante un proceso químico, este tintado era capaz de filtrar los rayos nocivos procedentes del sol. Su excelente calidad se desprende del hecho de que jamás tuve la más mínima ceguera debida a la nieve en todo el viaje al Sur, aunque los protectores estuvieran totalmente abiertos y permitieran el paso de la luz del sol libremente. Sé que soy menos propenso a sufrir estas dolencias que otras

personas, pero creo que este no es el caso, ya que en ocasiones anteriores he sufrido varios ataques de ceguera producidos por la nieve.

Llevábamos dos cámaras fotográficas, un termómetro de aire, dos barómetros con escala de altitudes hasta 4.500.

El botiquín de los trineos fue cedido por una empresa de Londres y la calidad del equipo se presumía viendo la forma en que lo habían empaquetado. No se apreciaba la más mínima oxidación ni en agujas, tijeras, cuchillos o cualquier otro utensilio, aunque todos ellos estuvieron expuestos a mucha humedad. Nuestro propio botiquín, traído de Christiania, tratado según las instrucciones del vendedor y aun estando perfectamente empaquetado, en poco tiempo estuvo tan deteriorado que se echó a perder por completo.

La provisión de alimentos para los trineos también merece una breve reseña. Ya hemos hablado anteriormente del pemmican. Nunca pensé llevar con nosotros una tienda de ultramarinos para el viaje en trineo. La comida debería ser simple y nutritiva, y eso es suficiente —un menú rico y variado es para la gente que no lo tiene que preparar—. Además de pemmican, teníamos galletas, leche en polvo y chocolate. Las galletas fueron una donación de una renombrada factoría noruega. Fueron horneadas especialmente para nosotros; se componían de harina de avena con leche deshidratada y un poco de azúcar, y eran extremadamente nutritivas y agradables al paladar. Gracias a un eficiente envasado se mantuvieron frescas y crujientes todo el tiempo. Estas galletas constituían una gran parte de nuestra dieta diaria, e indudablemente contribuyeron, en no pequeño grado, al resultado final de la empresa. La leche en polvo fue para nosotros realmente algo nuevo, y creo que merece ser conocida. Nos llegó de la región de Jæderen. Ni el calor ni el frío, ni la sequedad ni la humedad, pudieron estropearla; teníamos una gran cantidad apilada en pequeñas y delgadas bolsas de lino, organizadas según el posible tipo de clima. El polvo resultó tan bueno el primer día como el último. También llevamos leche de otra marca, de una empresa de Wisconsin; esta leche estaba mezclada con malta y azúcar y en mi opinión era excelente; también se conservó en perfectas condiciones todo el viaje. El chocolate nos lo

proporcionó una empresa mundialmente conocida y queda más allá de todo elogio. Todo el suministro fue un magnífico regalo.

Hemos querido nombrar a todos los que han hecho posible con sus donaciones nuestro viaje, gracias a ellos y a sus productos se ha hecho realidad el viaje al polo Sur y su regreso. Nuestra gratitud por su amabilidad y por la ayuda prestada.

Capítulo III. De camino hacia el Sur

Transcurría el mes de mayo de 1910, un mes primaveral tan hermoso como sólo se puede encontrar en Noruega —un bonito sueño de verdor y de flores —. Por desgracia, tenía poco tiempo para admirar el esplendor que nos rodeaba; nuestra consigna era «alejarnos», alejarnos de estas bonitas vistas lo antes posible.

Desde comienzos de mes el *Fram* permanecía amarrado más allá de los viejos muros de Akershus. Recién reformado, llegó desde el astillero de Horten; se podía ver el brillo de su nueva pintura desde la lejanía. Sin desearlo, ante su vista uno pensaba en cruceros y vacaciones, pero esos pensamientos pronto se disiparon. El primer día después de su llegada, la cubierta del navío cobró la apariencia que deseábamos: la carga había comenzado.

Una larga procesión de cajas de provisiones recorría de manera incesante el camino desde el sótano del Museo Histórico, donde las habíamos estado guardando, hasta la amplia bodega del *Fram*. Allí, el teniente Nilsen y otros tres paisanos de Nordland estaban preparados para recibirla. El proceso no era tan sencillo, al contrario, era un trabajo muy serio. No se trataba de saber qué encerraba cada una de las cajas, el problema era saber dónde se colocaba cada una de ellas y, al mismo tiempo, hacerlo de tal manera que resultase fácil encontrar los suministros a la hora de buscarlos. Era una tarea complicada ya que había que prestar atención a las numerosas trampillas que daban acceso a la bodega donde se encontraban los depósitos de petróleo para no bloquear ninguna, pues de otra manera podríamos cortar el trasiego de petróleo a la sala de máquinas.

A pesar de todo, Nilsen y sus ayudantes realizaron su tarea de forma brillante. Entre los cientos de cajas ni una sola se colocó en lugar erróneo;

ninguna de ellas estaba almacenada de tal manera que no se pudiera sacar a la luz del día de forma rápida.

Mientras las provisiones se iban colocando en su lugar, también se subía a bordo el resto del equipo. Cada miembro de la expedición se ocupaba afanosamente en procurarse lo necesario para su propio camarote. Esto no era una cuestión banal: uno podía estrujar su cerebro para adelantarse a los problemas que podían surgir, pero estos surgían constantemente y de improviso. Hasta que por fin llegó el punto final de soltar amarras y comenzar a navegar. Estaba a punto de llegar el mes de junio.

El día antes de dejar Christiania tuvimos el honor y la satisfacción de recibir la visita del rey y la reina de Noruega a bordo del *Fram*. Como nos habían informado con antelación de la visita de Sus Majestades, nos esforzamos cuanto nos fue posible en poner un poco de orden en el caos que reinaba a bordo. No sé si hicimos todo de forma correcta, de lo que sí que estoy seguro es que cada miembro de la expedición del *Fram* siempre recordará con todo respeto y gratitud las palabras de despedida que pronunció el rey Haakon.

El rey, por su parte, nos regaló una jarra de plata, la cual se convirtió en el más delicado ornamento de nuestra mesa en los momentos de celebración.

El día 3 de junio por la mañana el *Fram* abandonaba Christiania rumbo a mi casa en Bunderfjord. El motivo de esta escala era recoger la casa que nos tenía que alojar en la estación de invierno, la cual se había construido en el jardín. Nuestro excelente carpintero Jögen Stubberud había supervisado su fuerte y robusta construcción. Rápidamente se desmontó en piezas y cada una de las maderas y vigas fue cuidadosamente numerada. Teníamos una imponente pila de materiales que subir a bordo, donde realmente ya no teníamos demasiado sitio. La parte más voluminosa se colocó en la proa y el resto en la bodega.

Los miembros más experimentados de la expedición estaban ocupados haciendo conjeturas ante esta «casa observatorio», que era como los periódicos la habían bautizado. Y es lógico admitir que tenían buenas razones para sus especulaciones. Era mezquino compararla con un simple observatorio, pues estaba suficientemente preparada como refugio para

vientos y tempestades. Nuestra casa era un modelo de solidez, con tres dobles paredes, doble suelo y techo. Su mobiliario incluía diez tentadoras literas, un fogón y una mesa y, por último, además, un mantel para la mesa de una nueva marca americana. «Entiendo que quieran mantenerse calientes mientras hacen sus observaciones —había dicho Helmer Hanssen—, pero en realidad no termino de entender qué calor les puede aportar un mantel sobre la mesa».

El 6 de junio por la tarde se anunció que todo estaba preparado y por la noche preparamos una pequeña cena de despedida en el jardín. Aprovechando la oportunidad deseé buena suerte a cada uno de los hombres y finalmente nos unimos todos en un *Dios proteja a nuestro rey y a nuestra patria*.

Y con esto terminó la cena. El último hombre en llegar al barco fue el segundo de a bordo; y se presentó con una herradura. En mi opinión, es bastante increíble que una herradura nos pueda traer suerte. Quizá tenga razón. La herradura finalmente se clavó en el mástil, dentro del comedor del *Fram*, y aún permanece allí.

Una vez todos a bordo, nos dispusimos a levar el ancla. El cabrestante comenzó a chirriar y la pesada cadena rechinó según se introducía en el escobén. Era la media noche cuando el ancla salió del agua y justo el 7 de junio[10] el *Fram* abandonó por tercera vez el fiordo de Christiania con un suave balanceo. En las dos ocasiones anteriores, un grupo de incondicionales había traído de vuelta a casa este barco con todos los honores después de años de servicio. ¿Seríamos dignos de mantener esa honorable tradición? Sin duda, este fue uno de los pensamientos con el que muchos de los hombres ocuparon su mente mientras nuestra embarcación se deslizó sobre el tranquilo fiordo a la luz de una noche de verano. El comenzar un 7 de junio se tomó como señal de buena suerte, pero entre nuestras brillantes y seguras esperanzas se deslizó una sombra de melancolía. Las laderas de las colinas, los bosques, el fiordo… —todo era tan fascinante y tan querido— nos llamaban con su encanto, pero un motor Diesel no sabe de estos encantos. Su *tuf tuf* incansable y brutal rompía la tranquilidad. Un pequeño bote en el que viajaban nuestros familiares más

cercanos poco a poco se fue quedando a nuestra popa. En el crepúsculo se podía vislumbrar un pañuelo blanco y seguidamente el adiós.

A la mañana siguiente amarramos en el puerto de Horten. Una inocente barcaza se colocó a nuestro lado, aunque en realidad no era tan inocente como aparentaba. Transportaba más de media tonelada de explosivos y munición para rifles, algo desagradable pero no menos indispensable que el resto de nuestro equipo. Además de subir a bordo municiones, tuvimos la ocasión de completar nuestras reservas de agua. Una vez realizadas estas tareas, no perdimos un instante en zarpar. Cuando pasamos junto a los barcos de guerra amarrados a puerto, la banda de marineros tocó el himno nacional. A las afueras de Vealös tuvimos la oportunidad de dar nuestro adiós a un hombre con el que la expedición tiene una gran deuda de gratitud, el capitán Christian Blom, superintendente del astillero, que supervisó las largas reparaciones del *Fram* con incansable interés y esmero. Nos adelantó con su velero; no recuerdo si le dimos una ovación. Si no fue así, cometimos un gran error.

Ahora estábamos de camino hacia el Sur, como indica el título de este capítulo, aunque no del todo en serio. Ante nosotros teníamos una tarea adicional: el crucero oceanográfico del Atlántico, y esto conllevaba un considerable desvío en nuestro camino. Los resultados científicos de esta travesía serán detallados por los especialistas a su debido tiempo; aquí hacemos sólo esta pequeña mención para no romper la continuidad de la historia. Después de consultar con el profesor Nansen, el plan era comenzar la investigación al llegar al sur de Irlanda, y desde ese punto dirigir nuestro trabajo hacia el este tanto como el tiempo y las circunstancias lo permitieran. El trabajo continuaría en el viaje de regreso en dirección al norte de Escocia. Por varios factores, este programa se redujo considerablemente más adelante.

Los primeros días tras abandonar Noruega nos favoreció el mejor tiempo del verano. El mar del Norte estaba en calma, como una balsa de aceite; el *Fram* se balanceaba menos que cuando estaba fondeado en Bundefjord. Era lo mejor que nos podía suceder y difícilmente hubiéramos supuesto esta situación cuando pasamos por Færder y llegamos al caprichoso Skagerak. Con tanta presión por la falta de tiempo, no nos había

sido posible estibar y sujetar la última carga con la seguridad deseada; una fuerte brisa en la entrada del fiordo habría sido bastante inconveniente. Así, todo se pudo hacer concienzudamente, pero nos obligó a trabajar día y noche. Ya he contado que en anteriores ocasiones los mareos hicieron temibles estragos a bordo del *Fram*[11], pero esta vez pudimos escapar con facilidad de este problema. Casi todos los miembros de la expedición estábamos acostumbrados al mar y los pocos que, quizá, no estaban del todo preparados, tuvieron toda una semana de buen tiempo para ponerse a tono. Hasta donde se me alcanza, no hubo un solo caso de esta desagradable y pavorosa dolencia.

Después de pasar el bajío de Dogger tuvimos viento del nordeste, que fue muy bienvenido; con la ayuda de las velas pudimos acelerar la no menos imprudente velocidad con la que el motor era capaz de impulsarnos. Antes de zarpar había surgido una controversia sobre las propiedades del *Fram* en cuanto a sus cualidades para navegar. Unos decían que no podría deslizarse por el agua con facilidad, mientras que otros con igual vehemencia afirmaban todo lo contrario, diciendo que sería el más rápido. Como se puede suponer, la verdad siempre está en el justo medio de los dos extremos. El barco no era lo que podemos llamar un «barco de competición», pero tampoco lo que otros califican como un «tronco». Antes de tener viento del nordeste camino del canal de la Mancha navegamos a una velocidad cercana a siete nudos, lo cual se consideraba satisfactorio para las condiciones reinantes. La importante pregunta que nos hacíamos era si podíamos contar con vientos favorables hasta bien pasado el estrecho de Dover y sobre todo una vez pasado el canal de la Mancha. Nuestro motor era demasiado limitado si teníamos que navegar contra el viento, lo que nos obligaría a tener que optar por los métodos tradicionales de navegación. Virar hacia el canal de la Mancha, la zona más concurrida de todos los mares del mundo, no es en sí mismo un trabajo agradable; era lo peor que nos podría suceder, ya que perderíamos un tiempo precioso que podríamos emplear en investigaciones oceanográficas. Pero el viento del este fue benévolo y sopló de forma constante. En pocos días atravesamos el canal de la Mancha y, tan sólo una semana después de haber dejado Noruega, pudimos comenzar el primer estudio oceanográfico según estaba dispuesto

en nuestros planes. Hasta este momento todo había ido sin problemas, pero la cosa cambió; comenzaron las dificultades, primero en forma de un tiempo desfavorable. Cuando el viento del noroeste comienza a soplar en el Atlántico Norte es sabido que seguidamente viene la lluvia, y ahora no iba a ocurrir lo contrario. Lejos de dirigirnos hacia el este, nos amenazaba con empujamos hacia la costa irlandesa. No es que esto fuera del todo malo, pero nos obligó a acortar la ruta original viajando demasiado hacia el sur. Otra causa que contribuyó a este hecho fue la avería del motor. Nuestros mecánicos no tenían claro si la avería era debida al motor o a algún problema con el combustible. Si queríamos repararlo debíamos hacerlo en puerto y sin demora, en caso de que necesitase grandes reparaciones. A pesar de estas dificultades, tomamos bastantes muestras de agua y de temperaturas a diferentes profundidades antes del regreso a casa, los que sucedió a principios de julio. Nuestro destino fue Bergen.

Mientras navegábamos desde los Pentland Firth sufrimos un fuerte temporal con viento del norte que nos permitió comprobar cómo se comportaba el *Fram* en esas condiciones. No fue un momento fácil. Fue un vendaval con mar cruzada que nos permitió navegar a toda vela; tuvimos la satisfacción de ver cómo nuestro velero alcanzaba más de nueve nudos. Era tanta la fuerza del viento que la sujeción del palo se aflojó, dejando entrar el agua en la cabina delantera. Tanto el camarote del teniente Nilsen como el mío se anegaron levemente. Los demás, situados a babor, donde más arreciaba el viento, se mantuvieron secos. El resultado final fue la pérdida de unas pocas cajas de cigarros que se mojaron; aunque, dicho sea con verdad, no se perdieron del todo, ya que Rönne se hizo cargo de ellas y al cabo de seis meses se regaló a sí mismo con cigarros cubiertos de moho y sal. Viajando a ocho o nueve nudos por hora, no tardamos mucho en recorrer la distancia entre Escocia y Noruega. El 9 de julio, la tarde del sábado, el viento cesó y al mismo tiempo el centinela avistó tierra. Era Siggen, en Bömmelö. En el transcurso de la noche llegamos a la costa y el domingo por la mañana del día 10 de julio llegamos a Saelbjomsfjord. No teníamos cartas de navegación de esta ensenada y, después de avisar con nuestra poderosa sirena, la cual despertó a todo el vecindario, el práctico del puerto subió a bordo. Se mostró visiblemente sorprendido cuando descubrió

el nombre escrito en el costado del barco. Ante él tenía al *Fram*. «Señor, pensé que eran rusos», exclamó. Pienso que fue una simple excusa por su poca premura en subir al barco.

Fue un agradable viaje por los fiordos de Bergen, con un tiempo templado y agradable comparado con el frío y duro clima que habíamos sufrido fuera de estas aguas. Durante todo el día tuvimos calma chicha y, con los cuatro nudos por hora que nos podía proporcionar nuestro maltrecho motor, era entrada la noche cuando anclamos en el astillero de Solheimsvik. Mientras duró nuestra estancia en estos astilleros se celebró la feria de muestras y el comité organizador tuvo el detalle de regalarnos pases para todos los miembros del *Fram*.

Diversos negocios me obligaron a viajar a Christiania, dejando el *Fram* en manos del teniente Nilsen. Tenían algo más que manuales a bordo. La firma Diesel de Estocolmo envió a un mecánico experimentado, Aspelund, que enseguida comenzó a poner a punto el motor. Los trabajos de reparación los hicieron de forma gratuita los mecánicos de Laxevaag. Después de investigar a fondo, decidieron cambiar el tipo de aceite que utilizábamos como combustible por petróleo refinado. Por cortesía de la Compañía de Petróleos de Noruega del Este conseguimos este combustible en condiciones favorables, en los almacenes que tiene la compañía en la dársena de Skaalevik. La compra se realizó a cuenta, quedando pendiente de pago.

Las muestras de agua tomadas en nuestro viaje se llevaron a la estación biológica, donde Kutschin comenzó de inmediato los estudios necesarios para determinar la proporción de cloro.

Nuestro camarada alemán, el oceanógrafo Schroer, nos abandonó en Bergen. El 23 de julio el *Fram* zarpó de allí, arribando al día siguiente a Christiansand, donde me recogieron. También aquí tuvimos un día muy ajetreado. En uno de los almacenes de la aduana adquirimos bastantes cosas que necesitábamos a bordo: no menos de cuatrocientos fardos de pescado seco, equipos para esquís y trineos, una carga de madera, etc. En Frederiksholm, a las afueras de Flekkerö, habíamos encontrado acomodo para —quizá lo más importante de todo— «los pasajeros»: noventa y siete perros esquimales que, procedentes de Groenlandia, habían llegado a

mediados de julio en el vapor *Hans Egede*. Los perros tuvieron una dura y larga travesía, y no llegaron en las mejores condiciones, pero bajo la supervisión de Hassel y Lindstrøm pocos días después recuperaron totalmente su vigor. Una buena alimentación con carne fresca puede hacer maravillas. La normalmente pacífica isla, con sus restos de antiguas fortificaciones, atronaba día tras día, y a veces de noche, con los mejores conciertos de aullidos. Estas demostraciones musicales atrajeron la curiosidad de numerosos visitantes, ansiosos por examinar a los miembros del coro más de cerca, y en ciertas ocasiones se les permitió entrar para ver a los animales. Esto afectó a la mayoría de los perros, haciéndoles más dóciles. Lejos de mostrarse fieros o huidizos, apreciaban mucho estas visitas, pues a veces recibían alguna chuchería extra, pedazos de bocadillo o cosas por el estilo. Al mismo tiempo les servía de entretenimiento en su vida de cautividad, tan antipática para un perro del Ártico, vida que, por otra parte, casi todos ellos pasan encadenados. Hay que reconocer que esto último es necesario, sobre todo para evitar peleas entre ellos, cosa que no es infrecuente cuando uno o varios se sueltan, pero los dos vigilantes siempre estaban preparados para capturar a los fugados. Uno de los perros, inteligente y pícaro, comenzó a olfatear un rastro —el motivo de esta «expedición» era una confiada oveja que estaba pastando cerca—, pero su rastreo fue interrumpido a tiempo.

Después de la llegada del *Fram*, Wisting se hizo cargo del cuidado de los perros en lugar de Hassel y Lindstrøm, que se quedaron en la isla. Wisting tenía su propio estilo para llevar a los perros y estos pronto le cogieron confianza; también demostró tener una considerable habilidad como veterinario —se necesita tener un amplio conocimiento en esta materia, ya que las heridas y todo tipo de enfermedades son frecuentes entre estos animales—. Como ya he mencionado, hasta este momento todos los miembros de la expedición, a excepción del teniente Nilsen, desconocían la envergadura del viaje. Por eso, entre lo que llevábamos a bordo y los preparativos que hicimos durante nuestra estancia en Christiania, había tal cantidad de material que provocó las sospechas de aquellos que tan sólo esperaban llegar a San Francisco rodeando el cabo de Hornos. ¿A qué objeto llevar tantos perros y tan lejos? Y si lo había, ¿serían capaces de

sobrevivir a un viaje atravesando tan singular sitio? Además, ¿no había perros suficientes, tan buenos como estos, en Alaska? ¿Por qué llevábamos la sobrecubierta repleta de carbón? ¿Cuál era el destino de tantas planchas y vigas de madera? ¿No sería más conveniente recoger esos productos en *Frisco*? Estas y otras muchas cuestiones comenzaron a circular de boca en boca; verdaderamente, las caras de todos empezaron a semejar signos de interrogación. Nadie me preguntó, ni por asomo. Era el segundo de a bordo quien tenía que soportar el peso de las preguntas y responder lo mejor que podía —una ingrata tarea para un hombre que ya tenía sus manos más que ocupadas—.

Para aliviar esta situación, antes de partir de Christiansand decidí informar a los tenientes Prestrud y Gjertsen del verdadero motivo del viaje. Después de hacerles prometer que guardarían el secreto, recibieron completa información sobre la intención de alcanzar el polo Sur, así como la razón de tanto secretismo. Cuando les pregunté si estaban dispuestos a tomar parte en este nuevo plan, me contestaron sin titubeos de forma afirmativa, con lo que el ambiente se calmó.

Ahora había tres hombres a bordo, todos oficiales, que estaban al corriente de la situación y en posición de eludir cuestiones molestas y sosegar las inquietudes de quienes aún no sabían nada.

Dos hombres —Hassel y Lindstrøm— se nos unieron durante la estancia en Christiansand; además, hicimos otro cambio: el mecánico Eliassen fue dado de baja. No fue tarea fácil encontrar un hombre con la preparación suficiente para hacerse cargo de la mecánica del *Fram*. Pocos, por no decir nadie, podríamos encontrar en Noruega con conocimientos de motores del tamaño del nuestro. Lo único que podíamos hacer era buscarlo donde fabricaron el motor, en Suecia. La compañía Diesel de Estocolmo nos ayudó a superar este problema. Nos enviaron a la persona que, como más tarde se confirmó, era la adecuada. Su nombre era Knut Sundbeck. Podría escribir un capítulo entero sobre el trabajo que este hombre realizó, siempre de forma callada y sin ostentaciones. Desde que comenzó la fabricación del motor del *Fram* él estuvo presente, de modo que su conocimiento era completo. Lo cuidaba como si fuera el amor de su vida,

así que ya no tuvimos que preocuparnos más de este tema. Es justo decir que hizo honor a su empresa y a su país.

Mientras tanto nosotros seguíamos con nuestro duro trabajo, poner todo a punto para navegar. Decidimos zarpar lo más pronto posible, antes de mediados de agosto a más tardar.

El *Fram* había estado en dique seco, con lo cual el casco estuvo totalmente al descubierto para poder hacer las reparaciones necesarias; esta posición y la pesada carga que soportaba sobre los bloques de madera del dique, terminaron por dañar la quilla. Una vez puesto en flotación y con la ayuda de un buzo, todo quedó reparado rápidamente.

Los cientos de fardos de pescado seco fueron apilados en la bodega principal, comprimiéndolos al máximo pues apenas quedaba espacio. Todo el equipo de trineos y esquís se almacenó en otro lugar más lejano para evitar en lo posible la humedad. Este material debe mantenerse seco ya que de otra manera puede llegar a deformarse y quedar totalmente inservible. Bjaaland, que sabía cómo se debían cuidar estos equipos, se hizo cargo de ellos.

Con todo dispuesto y embarcado, llegó el turno para los «pasajeros». El *Fram* levó anclas en Fredriksholm y de inmediato se hicieron los preparativos para recibir a nuestros amigos de cuatro patas. Bajo la experta dirección de Bjaaland y Stubberud, la tripulación se puso manos a la obra con hachas y sierras, y en pocas horas el *Fram* dispuso de otra cubierta. Consistía en un falso suelo formado de listones que se podían retirar con facilidad para poder baldear y hacer su limpieza. Esta falsa cubierta descansaba sobre tablones de unos ocho centímetros, clavados en la cubierta del barco, que dejaban un espacio suficiente para permitir que el agua, que inevitablemente llegaba a la cubierta en este tipo de viajes, pudiera escurrir fuera con facilidad y, al mismo tiempo, para que el aire circulara manteniendo el espacio bajo los animales lo más fresco posible. El sistema resultó ser muy funcional.

La parte de proa del *Fram* tenía una verja de hierro cubierta con una malla metálica; pusimos además un revestimiento de madera que recorría la parte interior de la verja con objeto de proporcionar sombra y refugio del viento, donde colocamos la máxima cantidad de cadenas, fuertemente

sujetas, para mantener a los perros atados. No era cuestión dejarlos sueltos, y menos al principio. Teníamos la esperanza de poder hacerlo más adelante, cuando conociesen a sus adiestradores mejor y estuviesen familiarizados con su entorno.

Al caer la tarde del 9 de agosto nos dispusimos a recibir a nuestros compañeros de a bordo. Los trajeron desde la isla en una gran barcaza, en grupos de veinte. Wisting y Lindstrøm supervisaron el transporte, donde lo primordial era el orden. Habían sabido ganarse totalmente la confianza y el respeto de los animales, que era lo que en realidad se pretendía. En la pasarela del *Fram* los perros tomaron parte en una activa y decidida recepción y, antes de que se recobrasen de la sorpresa y el miedo, se encontraron sujetos a las cadenas preparadas en la cubierta, dándoles a entender, con todos los miramientos, que lo mejor que podían hacer era aceptar la situación con calma y tranquilidad. Todo este proceso se hizo tan rápido que en un par de horas subimos los noventa y siete perros a bordo y los instalamos. Aunque debo añadir que en aquel momento la cubierta del *Fram* estaba completamente repleta. Creímos que seríamos capaces de mantener el puente libre de carga, pero si queríamos subir todos los perros a bordo, eso no podía ser. El último viaje de la barcaza, con catorce perros, se tuvo que acomodar allí. Tan sólo quedó un pequeño espacio disponible para el timonel. Igual que para el oficial de vigilancia, al que le quedó poca libertad de movimiento; este, durante toda la guardia, se veía obligado a matar el rato quedándose inmóvil en un punto mientras los perros le miraban. Aunque en esos momentos no hubo tiempo para esa clase de problemas. En cuanto los perros estuvieron a bordo y los visitantes en tierra, el motor del cabrestante comenzó a funcionar en el castillo de proa. «Leven anclas». A toda marcha, el viaje hacia nuestro objetivo, más de 25.000 kilómetros, había comenzado. Silenciosamente y desapercibidos, al atardecer, salimos del fiordo; sólo unos pocos amigos nos acompañaron.

Una vez que el práctico nos dejó fuera de Flekkerö, la primera oscuridad de aquella tarde de agosto ocultó el perfil de la costa a nuestra vista, aunque Oxö y Ryvingen, con sus luces, nos dieron su despedida a través de la noche.

Habíamos tenido suerte con el tiempo y el viento cuando comenzamos nuestro crucero atlántico al inicio del verano; en esta ocasión, si es que es posible, aún resultamos más favorecidos. Todo estuvo en perfecta calma mientras navegamos, y el mar del Norte permaneció tranquilo durante unos días más. Estando como estábamos acostumbrados a todo lo que nos rodeaba —el mar, los perros, la enorme carga que transportábamos—, lo único que hicimos durante la primera semana fue disfrutar del buen tiempo.

Antes de zarpar no nos faltaron toda clase de profecías malignas que recaerían sobre nosotros y nuestros perros. Escuchamos cantidad de estas predicciones, y seguramente hubo muchas más en cuchicheos que no llegaron a nuestros oídos. Que si los pobres animales eran un pasaje terriblemente malo, que si el calor de los trópicos acabaría con la mayor parte de ellos, que si alguno sobreviviese quedaría en estado tan miserable que sería zarandeado o arrojado por la borda cuando soplasen los alisios sobre cubierta, que sería imposible mantener los perros vivos con sólo pescado fresco, etc.

Como todo el mundo sabe, estos pronósticos estuvieron muy lejos de convertirse en realidad. Ocurrió exactamente lo contrario. Desde entonces, creo que a la mayoría de los que hicimos el viaje nos han hecho las mismas preguntas. ¿El viaje al Sur no fue una empresa demasiado tediosa y aburrida? ¿Os contagiaron los perros algún tipo de enfermedad? ¿Cómo diablos hicisteis para mantenerlos vivos?

No es necesario decir que cinco meses de viaje por las aguas que teníamos que navegar significaban aburrimiento y monotonía en grandes dosis, aunque todo depende de los recursos para mantenerse ocupados. A este respecto nosotros tuvimos en los perros justo lo que se pretendía. No cabe duda de que su adiestramiento supuso un ejercicio de paciencia, sin embargo, como cualquier otro trabajo, se podía acompañar de diversión y entretenimiento y más cuando teníamos que tratar con seres vivos que tenían sentido suficiente para apreciar los progresos que hacían y corresponder a su manera.

Desde el primer momento insistí de todas las formas posibles en la capital importancia para nuestra empresa de que nuestros animales de tiro llegaran en perfecto estado a nuestro destino. La única consigna que

teníamos era: «Los perros, lo primero; y después, los perros». El resultado final dice bien cómo se cumplió esta consigna. El siguiente preparativo fue separar a los animales y dividirlos en grupos de diez; a cada grupo se le asignó uno o dos cuidadores, que se responsabilizaron de sus animales y su cuidado. Yo mismo me hice cargo de catorce de ellos, los que habíamos colocado en el puente. La alimentación de los animales era la operación que requería la presencia de toda la tripulación en cubierta, y por tanto se realizaba en el cambio de guardia. El placer más grande en la vida de los perros del Ártico es atiborrarse de comida; esto se corrobora viendo cómo se aplaca su nerviosismo ante su plato de comida. Actuamos utilizando esta regla y el resultado no nos decepcionó. En unos pocos días, cada grupo de perros era el mejor de los amigos del cuidador asignado.

Como se puede suponer, no fue muy del agrado de los perros estar siempre encadenados, su temperamento es demasiado activo para eso. Nos hubiese encantado poder soltarlos para que corrieran libremente, lo cual habría sido beneficioso para su estado físico, pero por el momento no nos atrevimos a correr el riesgo de dejarlos a todos sueltos. Pensamos que era necesario un poco más de adiestramiento antes de dar este paso. Como hemos visto, ganar su confianza fue relativamente fácil, más complicado fue completar su adiestramiento. Era muy enternecedor verles alegres y agradecidos al dedicarles un poco de tiempo para entretenerlos. El primer encuentro que teníamos a primera hora de la mañana era el más especial. Con una coral de aullidos demostraban el sentimiento que les suscitaba la simple vista de sus cuidadores, aunque desde luego ellos querían algo más que la simple presencia de sus guías. No estaban satisfechos hasta que no nos metíamos entre ellos acariciándoles y dándoles palmaditas a todos y cada uno. Si por casualidad alguno quedaba sin sus palmaditas, de inmediato mostraba signos de decepción.

Difícilmente se puede encontrar un animal que sea capaz de mostrar sus sentimientos de la manera en que lo hace un perro. Alegría, tristeza, gratitud, reproche, son reflejos de un modo de comportarse que, de manera especial, se palpa en su mirada. El ser humano tiene el monopolio de apreciar lo que llamamos alma y se dice que los ojos son el reflejo de esa alma; eso es bastante cierto. Ahora bien, si miramos a los ojos de un perro y

los estudiamos atentamente, cuántas veces podemos ver algo «humano» en ellos, los mismos sentimientos y actitudes. Muchas veces podríamos decir que casi nos muestran su «alma». Pero dejemos estas cuestiones para aquellos que quieran estudiarlas de manera más particular y pasemos a mencionar otro aspecto que en muchas ocasiones nos muestra que los perros son algo más que carne y hueso: su marcada individualidad. Llevábamos cerca de cien perros a bordo del *Fram*. Poco a poco, según íbamos conociendo a cada uno con el trato diario, fuimos descubriendo que cada uno tenía sus rasgos característicos. Era complicado encontrar dos iguales, ni en apariencia ni en conducta. Aquí, un buen observador tenía la ocasión excepcional de entretenerse. Si en algún momento alguien de nosotros se encontraba harto de su propia compañía, lo cual, debo admitir, raramente ocurría, era fácil, por regla general, encontrar distracción entre los animales, digo por regla general porque había excepciones. No fue del todo agradable tener toda la cubierta llena de perros durante tantos meses; nuestra paciencia se puso a prueba en muchas ocasiones. Pero a pesar de todos los inconvenientes y problemas que supuso el transporte de los perros, puedo afirmar que todos aquellos meses de viaje hubieran sido mucho más monótonos y pesados sin nuestros «pasajeros».

Durante los primeros cuatro o cinco días estuvimos siguiendo nuestra ruta hacia el estrecho de Dover, y nuestras esperanzas renacieron porque en esta ocasión podríamos atravesarlo sin grandes dificultades. Habían sido cinco días de absoluta calma. Podría haber sido una semana, pero no fue así. Al pasar al oeste del faro flotante de Goodwins el buen tiempo nos abandonó y en su lugar tuvimos viento del sudoeste con lluvia, niebla y pésimas condiciones atmosféricas. En el transcurso de hora y media la niebla se hizo tan densa que era imposible ver más de dos o tres veces la distancia de nuestro barco; pero si no podíamos ver nada lo que sí podíamos hacer era oír mucho, demasiado diría. El incesante silbido de los barcos de vapor y sus sirenas nos indicaba la multitud de navíos que surcaba la zona. No fue una situación exactamente agradable. Nuestra embarcación tenía muchas virtudes, pero no evitaban que fuese lenta y torpe a la hora de virar. Y esto era un elemento muy peligroso en estas aguas. Y, debe ser recordado, cualquier posible accidente, bien por nuestra culpa o por la de otros barcos,

sería absolutamente desastroso para todos. Teníamos tan poco tiempo de margen que otro retraso podría arruinar toda la expedición. Un carguero ordinario puede asumir riesgos, ya que sus pilotos son cuidadosos y con sus maniobras mantienen el barco fuera del peligro. Por norma las colisiones suceden como resultado de la precipitación o de la falta de precaución por un lado o por otro. Por las embestidas uno tiene que pagar, y la prudencia quizá te haga ganar dinero. Nuestro cuidado consistía en vigilar el rumbo, pero tendríamos poco consuelo si otro navío hubiera colisionado con nosotros por su imprudencia. No podíamos asumir ese riesgo, así que decidimos adentrarnos en los Downs y fondear allí.

Justo frente a nosotros teníamos la ciudad de Deal, en esos momentos en el apogeo de la temporada de verano; la única distracción que tuvimos fue contemplar a toda esa gente indiferente que pasaba el rato bañándose y dando paseos por la blanca y tentadora arena. Ellos no tenían que preocuparse de dónde soplaba el viento. Nuestra única preocupación era que este rolase en dirección contraria o, en su caso, cesase del todo. Nuestra comunicación se limitó a bajar a tierra para enviar cartas y telegramas a casa.

A la mañana siguiente nuestra paciencia casi se había agotado, el viento del sudeste seguía soplando como hasta ahora, pero el tiempo se había aclarado, por lo que decidimos intentar tomar rumbo al oeste. No hubo nada que hacer salvo echar mano a los tradicionales métodos de navegación. Bordeamos cabos uno tras otro y esto fue lo único que pudimos hacer por el momento. Intentamos cambiar rumbo uno tras otro, pero no hicimos ningún tipo de progreso. En los alrededores de Dungeness fondeamos de nuevo y una vez más nos consolamos con el bálsamo reparador de la paciencia. Allí pasamos la noche. El viento cambió de dirección y pensamos que seríamos capaces de zarpar al romper el día, pero el viento aún siguió soplando en dirección contraria y nos obligó a navegar casi hasta el final del canal de la Mancha. Tardamos una semana completa en hacer poco más de quinientos kilómetros[12]. Fue muy duro, y más teniendo en cuenta la distancia que nos quedaba por recorrer.

Para mí y para la mayoría de los hombres fue un signo de alivio cuando al fin conseguimos acercarnos a las islas Scilly. El eterno viento del

sudoeste seguía soplando, pero en ese momento no nos importó demasiado. Lo principal era que estábamos en mar abierto, con todo el Atlántico delante de nosotros. Quizá uno tenga que navegar en el *Fram* para ser capaz de entender plenamente qué bendición sentimos todos al alejarnos de las costas y de un mar saturado de barcos; eso sí, dejando a un lado el constante trabajo en una cubierta repleta de perros.

En nuestro primer viaje por el canal de la Mancha, en junio, dos o tres palomas mensajeras se posaron en las jarcias para descansar. Cuando llegó la noche pudimos atraparlas con facilidad. Anotamos su número y marcas y un par de días más tarde, una vez que se hubieron repuesto, las soltamos. Después de revolotear una o dos veces alrededor del palo mayor se dirigieron a la costa de Inglaterra. Este episodio nos indujo a llevar unas cuantas palomas mensajeras cuando zarpamos de Christiansand. El teniente Nilsen, su propietario, se encargó de ellas. Se les construyó un nuevo domicilio, a media distancia entre proa y popa, en el que pasaban los días tranquilamente. No se sabe cómo, pero el segundo de a bordo pensó que el palomar tenía mala ventilación y para remediarlo dejó la puerta entreabierta. El aire ciertamente entró dentro, pero las palomas salieron fuera. Un bromista, al descubrir que las aves habían volado, escribió «Para soltar» en la pared del palomar. Ese día, el segundo de a bordo no estuvo de buen humor. Por lo que recuerdo, esta fuga sucedió mientras estábamos en el canal. Las palomas seguro que encontraron su camino a Noruega con facilidad.

El golfo de Vizcaya tiene mala fama entre los hombres de mar, y la tiene bien merecida. Ese tempestuoso rincón del mar oculta en sus profundidades muchos navíos con sus tripulaciones. Por nuestra parte, teníamos buenas esperanzas de escapar ilesos considerando la época del año, y nuestras esperanzas se cumplieron. Tuvimos mejor suerte que nuestros osados antecesores. Nuestro terco oponente, el viento del sudoeste, se cansó de ser contrario a nuestro afán por progresar, pero no sirvió de nada. Nuestra marcha fue lenta, aunque poco a poco fuimos avanzando. Repasando lo aprendido sobre meteorología en mi juventud, recuerdo de manera especial los frecuentes vientos del norte que te empujan lejos de la costa al paso por Portugal. Fue una agradable sorpresa cuando los alcanzamos al abandonar

el golfo. Era un cambio bien recibido después de haber estado retenidos en el canal de la Mancha, a pesar de llevar todo el velamen desplegado. Este viento del norte soplaba tan fuerte como antes lo había hecho el del sudoeste, y en lo que nos pareció una respetable velocidad, navegamos hacia el sur día tras día hacia la zona de buen tiempo, donde los suaves alisios hacen que la vida del marinero, por lo general, sea más placentera.

En esta materia, en lo que se refiere a la marinería, nuestro trabajo había sido muy liviano, incluso en estas primeras semanas que aparentemente parecieron ser más complicadas, ya que siempre había manos expertas preparadas para lo que se requería, aunque el trabajo a realizar no fuese del todo agradable. Como por ejemplo, limpiar la cubierta. Cada uno de los hombres tuvo la oportunidad de poder exponer su parecer acerca de cuál era la mejor forma de transportar animales vivos en cubierta y de cómo se debería realizar ese trabajo. Por mi parte, siempre he mantenido la opinión de que un barco polar en ninguna caso debe parecerse a un sucio y mugriento ballenero, aunque la cubierta esté repleta de perros. Por el contrario, creo que en un viaje de esta clase es primordial mantener todo lo que nos rodea lo más limpio y aseado posible. Es importante deshacerse de todo aquello que pueda desmoralizar o causar efectos depresivos. Los efectos de estar rodeados de suciedad son tan conocidos que creo que no es necesario redundar en el tema.

Mis opiniones eran compartidas por todos a bordo del *Fram* y todo se hizo efectivo de acuerdo con ellas, aunque conllevasen dificultades añadidas. Dos veces al día se barría la totalidad de la cubierta, independientemente de los turnos extra para pasar el cubo y la fregona. Al menos una vez por semana se levantaba la falsa cubierta donde estaban los perros para limpiar todo a fondo, de tal forma que quedase igual que cuando zarpamos de Christiansand. Esta labor requería de gran paciencia y perseverancia por parte de los encargados de llevarla a cabo, mas yo nunca le encontré defectos. «En un abrir y cerrar de ojos lo dejamos limpio» era la frase que siempre decían.

Por la noche, cuando era difícil ver lo que uno estaba haciendo, a veces se oían exclamaciones más o menos acaloradas. Provenían de aquellos que en su cometido manipulaban rollos de soga. No es necesario dar muchos

detalles para explicar la causa, baste recordar que los perros se echan a dormir en cualquier lugar después de haber comido y bebido y un montón de sogas puede ser un buen sitio para hacerlo. Aunque estas maldiciones después daban lugar a bromas. No hay nada en el mundo que no se supere con la costumbre diaria.

Hay una práctica universal a bordo de los barcos que es dividir el día y la noche en guardias de cuatro horas. Las dos guardias en las que se divide el personal se turnan cada cuatro horas. Pero en los navíos que navegan por el océano Ártico la norma no es de cuatro, sino de seis horas. Escogimos turnos de seis horas, después de someterlo a votación y aprobarlo una aplastante mayoría. Con este acuerdo sólo teníamos que hacer vigilancia dos veces durante las veinticuatro horas del día, por lo que cuando a uno le tocaba turno de guardia había dormido el tiempo suficiente. Si uno tiene que comer, fumar o simplemente charlar con los compañeros, con el turno de cuatro horas poco tiempo le queda para dormir antes de su guardia, y si tiene que echar una mano en cubierta, significa no dormir en absoluto.

Para arreglárselas con la sala de máquinas contábamos con dos mecánicos, Sundbeck y Nödtvedt; estos tenían guardias de cuatro horas. Cuando el motor tenía que funcionar de forma continua era un trabajo bastante duro y en estas ocasiones era bueno tener un hombre de reserva. Por tanto decidí llevar un tercer hombre como mecánico por si fuera necesario. Kristensen se presentó para este puesto, y puedo encarecerle que cumpliera con su trabajo de forma admirable. Siendo como era un hombre para trabajos de cubierta, teníamos miedo de que se arrepintiera de su decisión, pero no fue así, rápidamente se entregó a su nuevo trabajo en cuerpo y alma. Aunque muchas veces le podíamos ver en cubierta, sobre todo cuando atravesamos el cinturón de los vientos del oeste, cuando se necesita un hombre duro en la tormenta.

El motor, que durante la travesía del Atlántico había sido una fuente constante de dificultades e inquietudes, se ganó toda nuestra confianza bajo la supervisión de Sundbeck; era un placer oír su traqueteo. A juzgar por el sonido que venía de la sala de máquinas, uno podía pensar que el *Fram* se desplazaba por el agua con la velocidad de un torpedero. Y si esto no era así, no era problema del motor, sino probablemente de la hélice, ya que

debería haber sido más grande, aunque los entendidos no estaban de acuerdo; en cualquier caso, algo debía de tener mal construido. Para una corta ruta marítima es acertado que sea de latón ligero, pero es una desventaja para los navíos que frecuentemente tienen que luchar con los hielos, pues se arriesgan a quedar atrapados. El único remedio es sacar a flote la hélice y cambiar las piezas de latón. Un trabajo de extrema dureza cuando se tiene que realizar en mar abierto y en un barco tan animado como el *Fram*.

Día a día tuvimos la satisfacción de ver cómo los perros se acomodaban a la cubierta como si fuera su propio hogar. Quizá, entre nosotros mismos, hubo quien dudó de cuál sería el final de los perros, pero esas dudas se disiparon pronto. Ya en los comienzos del viaje teníamos razones para no dudar de que desembarcaríamos a los perros sanos y salvos. Lo primero que teníamos que hacer era procurarles tanta y tan buena comida como necesitaran. Como ya he dicho, disponíamos de suficiente pescado seco para su consumo. Aunque los perros esquimales no son remilgados, la misma alimentación de pescado seco en un viaje tan largo puede resultar monótona, incluso para su apetito; y también es necesario añadir a su dieta cierta cantidad de alimentos grasos, ya que su carencia puede acarrear problemas. Llevamos a bordo varios grandes barriles de sebo y grasa, pero la cantidad acumulada no fue del todo suficiente, por lo que tuvimos que economizar. Para conseguir que durase lo máximo posible y al mismo tiempo inducir a los perros a comer la máxima cantidad de pescado seco, inventamos una mezcla que en términos marineros llamamos «*dænge*». No se debe confundir con «zurra»[13], que también se servía de vez en cuando, aunque era más demandado el *dænge*. Era una mezcla de trozos de pescado, sebo y harina de maíz, todo cocido en una especie de papilla. El plato se servía tres veces por semana y los perros se volvían locos por él. Contábamos los días para poder contemplar el espectáculo; en cuanto escuchaban el sonido de los platos en los que se les servía su ración, se levantaba tal alboroto que uno no podía ni oír su propia voz. Tanto preparar como servir esta comida era muy molesto a veces, pero merecía la pena. Es muy cierto que todos nuestros perros hubiesen mostrado peor aspecto al

desembarcar en la bahía de las Ballenas si nos hubiéramos ahorrado la molestia.

El pescado seco no era tan popular como el *dænge*, pero tal como lo preparábamos comían bastante. No es que los perros piensen que pueden tener suficiente, pero en verdad siempre estaban preparados para robar algo de comida a su vecino, aunque la mayoría de las veces más por deporte que por otra cosa. En cualquier caso, este deporte era muy popular y al granuja que robaba le esperaba una buena paliza para que entendiese que eso estaba mal. Aunque me temo que siempre se quedaban con lo robado, incluso después de saber muy bien que aquello estaba mal; esta costumbre era demasiado antigua como para corregirla. Otro hábito, y bastante malo, que los perros esquimales han adquirido en el transcurso de los tiempos, y que yo traté de erradicar, era su tendencia a dar conciertos de aullidos con cualquier motivo durante todo nuestro viaje. Cualquiera que fuera su significado real, nunca lo supimos. Pudiera ser simplemente pasar el tiempo, expresar su gratitud o quizá su rebeldía. Comenzaban súbitamente y sin avisar. Aunque todo el grupo se silenciaba cuando el jefe de la manada lanzaba un largo y profundo aullido. En caso contrario todos los animales se unían en un infernal coro durante dos o tres minutos. Lo único divertido de estos momentos era el de su final. Todos terminaban al unísono de manera súbita, como si estuvieran dirigidos por la batuta de un director de orquesta. Pero los que estábamos en la litera intentando dormir no encontrábamos nada divertido esos momentos, o si era al final, eran capaces de despertar del más profundo de los sueños a cualquiera de nosotros. Si queríamos cortar estos episodios de raíz, lo único que teníamos que hacer era controlar al líder, y he de reconocer que lo conseguimos. Con lo que quedaron disipados los miedos de aquellos que querían descansar durante la noche.

Cuando dejamos Noruega llevábamos con nosotros noventa y siete perros en total, de los cuales no menos de diez eran hembras. Este hecho justificaba nuestras expectativas de aumentar la población canina durante el viaje hacia el Sur, y estas pronto se cumplieron. El primer «feliz acontecimiento» ocurrió cuando sólo llevábamos tres semanas en el mar. Aparentemente, esto puede no tener mayor importancia en sí mismo, pero para nosotros, que vivíamos la monotonía de una jornada tras otra, este

suceso era de gran interés. Por consiguiente, cuando se extendió la noticia de que Camila había tenido cuatro rechonchos jovencitos, hubo un regocijo generalizado. Dos de los cachorros eran machos y se les permitió vivir; las hembras fueron eliminadas antes de que pudieran abrir los ojos a las alegrías o a las penas. Podría pensarse que no sería difícil cuidar unos cachorros teniendo en cuenta que ya teníamos a bordo cerca de cien perros. Y así fue, cumpliendo con nuestros mejores deseos. En un principio se encariñó de ellos el segundo de a bordo, con lo que se les dejó a su cuidado. Gradualmente el número fue aumentando, de tal forma que teníamos dificultades para encontrarles alojamiento en la ya atestada cubierta. «Los meteré en mi litera», decía el segundo de a bordo. No hubo que llegar a tanto, pero si hubiera sido necesario lo habría hecho. El ejemplo fue contagioso. Más tarde, cuando los pequeños colegas fueron destetados y comenzaron a tomar otra clase de alimentos, se podía ver a un hombre tras otro, después de cada comida y de una manera regular, subir a cubierta rebañando un poco de comida de sus platos; las pequeñas bocas hambrientas se encargaban de terminar con las sobras.

En cosas como las que estoy diciendo es donde los hombres demostraron su paciencia y el cumplimiento puntual de sus obligaciones; se llama amor e interés por el trabajo. Por lo que vi y oí cada día, estos detalles fueron ciertamente verdaderos regalos; aunque en la medida en que los hombres se preocuparon, nuestro objeto aún era la prolongación de la deriva comenzada hace años en el hielo ártico. Una de las partes más extensas del plan —la lejana e inminente batalla con los témpanos del Sur — aún era algo que la mayoría de los hombres no podía ni imaginar. Consideré necesario seguir manteniéndolo en secreto un poco más de tiempo, al menos hasta nuestra salida de puerto en la escala que íbamos a hacer seguidamente: Funchal, Madeira. Es posible que a muchas personas les pueda parecer que estaba tomando demasiados riesgos dejando para el último momento el deber de informar a mis compañeros del importante giro que la expedición iba a dar. ¡Supongo que tendrían alguna, o quizá todas las razones para oponerse! Hay que admitir que era un gran riesgo, pero creo que era un riesgo más, dentro de todos los que ya estaba tomando.

De todas formas, durante estas primeras semanas de nuestro largo viaje, pronto llegué a la convicción de que nadie a bordo del *Fram* intentaría poner dificultades en el camino. Al contrario, cada vez tenía más y más esperanzas de que todos se alegrarían al recibir la noticia de los grandes cambios, ya que para ellos se abriría un nuevo futuro. Por ahora todo había ido con sorprendente facilidad; y creía que el futuro aún sería mejor.

Esperaba con vivo deseo nuestra llegada a Madeira: ¡Sería magnífico poder revelar de una vez mis intenciones! No hay duda de que los que ya sabían todos los detalles del plan, al igual que yo, estaban ansiosos. Los secretos no son ni divertidos ni fáciles de guardar, y mucho menos a bordo de un barco donde la convivencia es tan estrecha. Y las simples conversaciones diarias podrían desalentar a los que aún no están acostumbrados a oír hablar de las pesadas y desagradables dificultades que podían amargar nuestras vidas e impedir nuestro progreso al doblar el cabo de Hornos. Era probable que fuéramos capaces de atravesar los trópicos con los perros sanos y salvos, pero teníamos la duda de poder hacerlo dos veces; y dudas como estas había hasta el infinito. Es más fácil imaginar todas estas dificultades que describirlas, y empleando la astucia uno tiene que elegir las palabras para evitar decir demasiado. Hacer esto entre hombres sin experiencia no entraña demasiada dificultad, pero es bueno recordar que en el *Fram* el destino de casi la totalidad de los hombres en sus viajes habían sido los polos: cualquier pequeña frase o indirecta hubiera sido suficiente para desvelar todo el plan. Pero ni los hombres experimentados ni los demás descubrieron de forma prematura lo que sólo puede saberse con una explicación obvia.

Nuestro barco dependía en gran medida de los vientos, lo que no permitía hacer un cálculo preciso del tiempo que nos llevaría el viaje, especialmente en estas latitudes, donde los vientos son tan cambiantes. La estimación que teníamos estaba basada en una media de cuatro nudos y, como puede comprenderse, con esta modesta velocidad deberíamos llegar a la barrera de hielo a mediados de enero de 1911. Como se verá más adelante, esto se logró con extraordinaria exactitud. Para llegar a Madeira nos habíamos dado el razonable plazo de un mes. Pero hicimos mucho más que esto, fuimos capaces de zarpar de Funchal un mes después del día de la

partida de Christiansand. Cuando las cosas salían de esta forma, nos olvidábamos de las estimaciones.

El retraso que nos había retenido en el canal de la Mancha fue corregido, afortunadamente, durante la travesía de la costa española hacia el sur. El viento del norte se mantuvo hasta que tomamos el rumbo nordeste. En ese momento desaparecieron los problemas. El 5 de septiembre, nuestras observaciones a mediodía nos indicaron que podríamos ver luces al atardecer, y a la diez de la noche desde las jarcias se avistó tierra: eran las luces de la pequeña isla de Fora, cerca de Madeira.

Capítulo IV. Desde Madeira a la barrera

A la mañana siguiente echamos el ancla en Funchal. Mi hermano había viajado hasta allí con tiempo suficiente para preparar nuestra llegada. Durante unos instantes nos sentimos orgullosos de haber llegado antes, hasta que de repente le vimos en un bote a nuestra popa. Le pusimos al corriente de lo bien que marchaba todo a bordo y él nos entregó un gran paquete de cartas y periódicos con noticias de casa. Un caballero, un tanto estricto, se presentó como doctor y quiso subir a bordo para inspeccionar el estado de salud de los hombres, pero cuando, al llegar al final de la escalerilla, se encontró frente a una colección de fauces caninas abiertas, jadeando por el calor, abandonó la nave con una rapidez asombrosa. El interés por nuestra salud de tan docta persona se desvaneció de repente; le pareció más oportuno poner a salvo su vida y la de sus extremidades.

Como Funchal era el último lugar donde podríamos tener comunicación con el mundo exterior, hicimos los preparativos para completar nuestras provisiones cuanto pudimos y para hacernos con la mayor cantidad posible de agua potable. El consumo de este bien sería muy grande y debíamos evitar su escasez a cualquier precio. Por el momento lo único que pudimos hacer fue rellenar los depósitos y todos los recipientes que se nos ocurrieron. Cargamos casi 3.800 litros en un esquife que colocamos justo encima de la escotilla principal, donde corríamos un cierto riesgo —con desastrosas consecuencias si el barco se escorase demasiado—, pero nos consolamos con la esperanza de tener mar serena durante las próximas semanas. Durante la estancia en Funchal los perros se dieron dos buenos atracones de carne fresca, un cambio bienvenido en su dieta; en cada festín, los enormes despojos de sendos caballos desaparecieron con una rapidez asombrosa. Para nuestra propia dieta hicimos provisión de cantidad de

frutas y verduras, muy abundantes en estos lugares. Era la última oportunidad que teníamos de regalarnos semejantes lujos.

Nuestra estancia en Funchal duró más de lo que pensábamos en un principio, tanto como los mecánicos estimaron suficiente para examinar la hélice de latón. Este trabajo podría llevarnos dos días, así que, mientras los tres mecánicos se afanaban soportando el calor, el resto de los compañeros tuvo la oportunidad de familiarizarse con la ciudad y sus alrededores; la tripulación tuvo media jornada libre. Organizamos una visita a uno de los numerosos mesones situados en la parte alta de la ciudad. Subimos fácilmente gracias a un funicular, y en la media hora que nos llevó el trayecto pudimos hacernos una idea de la exuberante vegetación de la isla. Una vez llegados al mesón, pudimos degustar una excelente cocina, regada con un vino aún mejor. No es necesario mencionar que les hicimos todos los honores.

El descenso lo hicimos en un medio de transporte más primitivo: bajamos en trineos. Parece asombroso oír hablar de trineos en Madeira, pero debo explicar que estos tenían patines de madera y el camino estaba pavimentado con piedra negra muy pulida. Bajamos a una increíble velocidad por esas pronunciadas pendientes; cada uno de los trineos era arrastrado o empujado por tres o cuatro morenos nativos, dotados de unas piernas y unos pulmones de primera categoría.

Los trineos con patines de madera que circulaban por las pendientes de Funchal

Hemos de mencionar, como curiosidad, que los periódicos de Funchal no dudaron en relacionar nuestra expedición con el polo Sur. Los periodistas de la isla no tenían ni idea del valor de la sorprendente noticia que estaban divulgando. Era un bulo fundado en la suposición de que un barco polar con rumbo al sur, evidentemente, debe dirigirse al polo Sur. En este caso, el falso rumor resultó ser cierto. Afortunadamente para nosotros, la noticia no traspasó las costas de Madeira.

En la tarde del 9 de septiembre comenzamos a hacer nuestros preparativos para la salida. Los mecánicos habían cambiado y probado la hélice, todas las provisiones estaban a bordo y habíamos revisado los cronómetros. Soltamos los cabos que unían el *Fram* con los diferentes botes que pululaban a nuestro alrededor, auténticas tiendas flotantes, y toda aquella molesta compañía salió rápidamente desalojando el *Fram*. Quitando a la tripulación, el único que se quedó a bordo fue mi hermano. Ahora que

nos habíamos aislado del mundo exterior, por fin había llegado la hora de exponer a todos mis colegas, después de un año, mi verdadera decisión de llegar al polo Sur. Creo que todos los que estaban a bordo recordarán durante mucho tiempo esa calurosa tarde en Funchal. Convocamos a todos los hombres a cubierta. Lo que pensaran, yo no lo sé, pero se trataba precisamente de llegar a la Antártica y al polo Sur. El teniente Nilsen llevó una gran carta de navegación enrollada bajo el brazo; pude palpar en el ambiente que era el objeto de muchas miradas inquisitivas.

No hicieron falta muchas palabras una vez que todo el mundo vio el mapa desenrollado y el rumbo que tomaríamos a partir de ese momento. El segundo de a bordo mostró la gran carta del hemisferio sur y brevemente les detallé el extenso plan, así como las razones para mantenerlo en secreto hasta ese momento. De nuevo contemplé sus caras. Al principio, como era de esperar, mostraron evidentes signos de sorpresa, pero esa expresión cambió en unos segundos y, antes de que terminara, sus rostros se iluminaron con una sonrisa. Ahora estaba seguro de la respuesta que tendría cuando finalmente preguntara a cada hombre si era su deseo continuar. Llamé por su nombre uno a uno y todos asintieron inmediatamente. Aunque, como ya he dicho, había imaginado ese resultado con antelación, es difícil expresar la alegría que sentí al ver con qué rapidez mis camaradas se pusieron a mi servicio en ese trascendental momento. Sin embargo, no fui el único que se alegró entonces. Esa tarde había tanta animación y tan buen ambiente a bordo que cualquiera habría pensado que ya habíamos conseguido nuestro propósito, cuando apenas lo habíamos iniciado.

De todas formas, ahora no había mucho tiempo que perder comentando la nueva noticia. Teníamos que prepararnos para zarpar. Aún quedaban muchos meses ante nosotros. Dimos dos horas de permiso para que los hombres pudieran escribir a sus familiares y contarles las últimas noticias. Probablemente las cartas no fueran muy extensas, en cualquier caso, terminaron pronto. El encargado de entregar las misivas fue mi hermano, quien las llevaría a Christiania para que desde allí fuesen enviadas a sus respectivas direcciones, pero no antes de que se hubiera conocido la noticia del cambio de planes a través de la prensa.

Después de ver la estupenda aceptación de mis colegas de viaje ante el cambio de planes, es fácil pensar que dar la noticia fue una tarea sencilla. Otra cuestión era qué sucedería cuando llegara a oídos de nuestros compatriotas y patrocinadores. Pasado el tiempo supimos que hubo de todo, a favor y en contra. Debo confesar que, en aquel momento, no nos preocupó mucho tal cuestión. Mi hermano se había comprometido a anunciar el nuevo rumbo que habíamos tomado, y no puedo decir que le envidiase en ese cometido. Después de que todos los hombres le despidiesen con un fuerte apretón de manos, nos dejó, y a partir de ese momento toda comunicación con el mundo quedó rota definitivamente. Estábamos entregados a nuestra suerte. Aunque nadie podría decir que esta situación nos asustase. Empezamos nuestra aventura como cuando se empieza un baile; no hubo ni el menor asomo de la melancolía que generalmente acompaña estas situaciones. Los hombres bromeaban y reían intercambiando ocurrencias —buenas y malas— sobre nuestro nuevo destino. Levamos anclas más rápido de lo normal y, tras escapar del asfixiante calor del puerto con la ayuda del motor, nos sentimos satisfechos de ver todas las velas henchidas por el fresco viento del nordeste.

Los perros, que debían de haber encontrado la estancia en Funchal demasiado calurosa para su gusto, agradecieron la llegada del viento fresco organizando uno de sus conciertos. Nos pareció que no podíamos quitarles el gusto en esta ocasión.

Después de haber dejado Madeira, fue un puro disfrute subir a cubierta por las mañanas. Podía notarse en cada amistoso «buenos días» y en el brillo de complicidad de las miradas que la noticia del cambio de planes lo había transformado todo, fue como un soplo de aire fresco sobre pensamientos e ilusiones, un estímulo beneficioso para aquellos que días atrás sospechaban un viaje al cabo de Hornos. Creo que todos estaban con la mosca tras la oreja. «¿Cómo he sido tan burro de no caer en la cuenta mucho antes? —decía Beck, mientras escupía tabaco por la borda—. Por supuesto, estaba tan claro como el agua. Todos estos perros, una “caseta de observación” tan bien preparada, con su buena cocina y sus manteles relucientes para la mesa, y todo lo demás. Cualquier tonto se hubiera dado cuenta». Yo le consolé diciendo que es fácil conocer las cosas después que

ocurren y que había sido una suerte que nadie hubiera descubierto nuestro destino antes de tiempo.

Los que nos habíamos obligado a guardar el secreto e inventar toda clase de estratagemas para evitar desvelarlo no nos sentimos menos contentos al liberarnos de tal compromiso; ahora podíamos hablar libremente de lo que sentíamos. Si anteriormente habíamos tenido que recurrir al engaño, ahora podíamos poner claramente nuestras cartas sobre la mesa. Así, más de una conversación se había interrumpido por quienes tenían tantas preguntas que hacer y no se atrevían a hacerlas, y por quienes podían contestarlas y tenían que mantener la boca cerrada. De aquí en adelante sería el tema de conversación durante mucho tiempo; la noticia había llegado tan de sopetón que al principio fue difícil saber por dónde empezar. A bordo del *Fram* viajaban muchos hombres con una valiosa experiencia, ganada durante años en el círculo polar Ártico; pero para la gran mayoría el círculo polar Antártico era *terra incognita*. Yo era el único a bordo que había visto la Antártica; quizá uno o dos de mis compañeros en sus primeros viajes había pasado cerca de algún iceberg antártico al doblar el cabo de Hornos, pero eso era todo.

Todo lo que se había logrado previamente en los viajes de exploración al sur, y las narraciones de los hombres que se habían esforzado por ampliar nuestro conocimiento de esas tierra inhóspitas, eran cosas que muy pocos hombres de la tripulación habían tenido ocasión de estudiar. Ni ocasión, ni motivo. Ahora tenían todas las razones para hacerlo. Me pareció que era un imperativo el que todos los hombres se familiarizasen con los trabajos de expediciones anteriores; esta era la única forma de conocer las condiciones en las cuales tendrían que desarrollar su trabajo. Por esta razón, el *Fram* llevaba a bordo una completa biblioteca de literatura antártica, en la que podía encontrarse todo lo que se había escrito acerca de los sucesivos exploradores de estas latitudes, desde James Cook y James Clark Ross, al capitán Scott y sir Ernest Shackleton. Y debo decir que se hizo un buen uso de ellas. Las obras de los dos últimos exploradores eran las más demandadas; fueron leídas de cabo a rabo por todo el que pudo, y estando como estaban bien redactadas y con excelentes ilustraciones, resultaron altamente instructivas. Pero al igual que nos preparamos de manera teórica,

tampoco olvidamos la preparación práctica. Tan pronto como entramos en la zona de alisios, cuya fuerza y dirección constante nos permitió rebajar la vigilancia en cubierta, los hombres empezaron a trabajar para poner en perfecto orden todo nuestro extenso equipo de invierno. Es verdad que se habían tomado todas las precauciones de antemano para que todo el equipamiento estuviera lo mejor adaptado para el propósito al que estaba destinado, pero a pesar de ello se requerían revisiones periódicas. Sobre todo con un equipo tan complicado como el nuestro, uno nunca sabía cuándo había terminado su trabajo: siempre había algo que hacer. Esto nos sucedería más adelante. No sólo estuvimos completamente ocupados con los preparativos del viaje con los trineos durante nuestro largo viaje por el Atlántico, sino también durante el aún más largo invierno antártico.

Nuestro experto en velamen, Rönne, se había transformado en un, digamos, sastre. Su orgullo era la máquina de coser que había conseguido en un taller de Horten después de hacer amplio uso de su persuasiva lengua. Su gran pesar durante el viaje era saber que, al llegar a la barrera, tendría que entregar su tesoro a la base de la costa. Él no podía entender para qué queríamos una máquina de coser en *Framheim*. La primera cosa que hizo cuando el *Fram* llegó a Buenos Aires fue presentarse a la compañía de máquinas de coser Singer y, después de explicarles lo importante que era la máquina de coser que había perdido, por medio de sus dotes de persuasión logró que le regalaran una nueva.

No es extraño que Rönne tuviese tanto cariño a su máquina de coser. La usaba para coser todo tipo de cosas. Era «cosedor» de velas, «cosedor» de zapatos, «cosedor» de cuero; era un sastre tan bueno como rápido. Instaló su taller en el camarote de derrota y durante la travesía por los trópicos la máquina no cesó de traquetear, al igual que lo hizo durante el paso del cinturón de los vientos del oeste, e incluso cuando nos rodearon los témpanos de hielo; pero tan rápido como se movían sus dedos, aún más aprisa se acumulaban las tareas. Rönne era uno de esos hombres a los que les gusta hacer la máxima cantidad de trabajo en el menor tiempo posible y, con increíble asombro para él, se dio cuenta de que con tal demanda nunca terminaría su labor; por mucho afán que ponía, siempre había más. Hacer un recuento de todos los trabajos que realizó durante estos meses sería

demasiado largo; baste decir que todo lo hizo de una forma impecable y con una rapidez sorprendente. Quizá de lo que más se enorgullecía era de la tienda para tres personas que confeccionó y que dejamos abandonada en el polo Sur. Era una pequeña obra maestra, hecha de seda, que cuando se plegaba podía caber en un bolsillo y apenas pesaba un kilogramo.

En aquel momento teníamos que contar con la posibilidad de que no todos los hombres de la expedición alcanzasen los 90° de latitud. Por el contrario, teníamos que estar preparados ante la posibilidad de que parte del grupo se viese obligado a tener que volver. Nuestra intención era usar la mencionada tienda en caso de que decidiésemos que sólo dos o tres hombres hicieran el tramo final, de ahí que fuese lo más pequeña y ligera posible. Por fortuna no tuvimos necesidad de usarla, ya que todos los hombres llegaron a la meta; y pensamos que la mejor manera de rendir honor al trabajo de Rönne era dejarla en el mismo polo Sur como señal de admiración[14].

Nuestro sastre particular no tenía a su cargo ningún perro, pues no le quedaba tiempo para ello. Aunque me ayudaba con frecuencia a cuidar de mis catorce camaradas que vivían en el puente, he de decir que tenía alguna dificultad para llevarse bien con los perros y con todo lo que les rodeaba. No estaba de acuerdo con la idea de soportar el viaje en barco compartiendo una cubierta abarrotada de perros. Exteriorizaba este estado anormal de las cosas con una especie de desdeñosa compasión. «¡Así que también lleváis perros a bordo de este barco!», decía cada vez que salía a cubierta y se encontraba cara a cara con las «bestias». Las pobres bestias, estoy seguro, no intentaron atacar a Rönne mucho más que a cualquier otra persona, aunque según él eso habría que ponerlo en duda. Creo que el único momento en que se sentía seguro era cuando los perros tenían puesto el bozal.

Una parte de nuestro equipo que requirió un cuidado especial fueron, por supuesto, los esquís; y serían con toda probabilidad nuestra principal arma a la hora de comenzar la batalla. Por mucho que nos quedara por aprender de las narraciones de Scott y Shackleton, nos era difícil compartir sus afirmaciones de que los esquís no eran útiles en la barrera. Partiendo de las descripciones que nos dieron de la naturaleza de la superficie y de sus

condiciones, nosotros llegamos a la conclusión opuesta, que los esquís eran el único medio a emplear. No habíamos escatimado nada para conseguir un buen equipo de esquís, y para ello contamos con un experto que se hizo cargo de ello, Olav Bjaaland. Baste mencionar su nombre para que su valía quede acreditada. Cuando partimos de Noruega, nos preguntamos dónde encontrar un buen lugar para almacenar veinte pares de esquís, así que tuvimos que compartir nuestros camarotes con ellos; los pusimos bajo el techo del camarote de proa, pues no teníamos otro sitio mejor. Bjaaland, quien durante los últimos meses había curtido sus manos en las desacostumbradas tareas de marinero, en cuanto soplaron los alisios volvió a su viejo negocio de carpintero fabricante de esquís. Los esquís y sus fijaciones fueron cedidos por Hagen y Compañía, de Christiania; faltaba montar las fijaciones y adaptarlas al tamaño de las botas de cada hombre para que todo estuviera preparado en el momento que llegásemos a la barrera. Se había previsto un equipo completo para cada hombre, de modo que hasta los que se tenían que quedar en el barco podrían dar un paseo por los alrededores durante su estancia en el borde de la barrera.

Para cada uno de nuestros diez trineos, Bjaaland construyó durante el viaje unos patines desmontables, para usarlos como hacen los esquimales con los suyos. Estas primitivas gentes ni han tenido ni tienen ninguna clase de material específico para forrar los patines de sus trineos, tan sólo una capa de hielo. No cabe duda de que esto requiere una gran paciencia y mucha práctica, pero cuando esto se consigue eclipsa a todos los demás sistemas. Nosotros lo intentamos probar en la barrera, pero comprobamos que nuestro sistema de patines de acero permitía arrastrar nuestros trineos de forma más que aceptable.

Durante los primeros catorce días tras dejar Madeira los vientos del nordeste fueron lo suficientemente favorables como para mantener nuestra velocidad media, o quizá superarla, y todo ello sólo con la ayuda del velamen. Dejamos descansar el motor, lo que aprovecharon los mecánicos para limpiarlo y engrasarlo. Les parecía que nunca estaba lo suficientemente brillante. Ahora Nödtvedt tuvo la oportunidad de emplearse con esmero en la ocupación por la que sentía auténtica devoción, la forja. Y desde luego era importante tener a alguien diestro con el martillo y el

yunque. Si Rönne tenía mucho trabajo con la costura, Nödtvedt no se quedaba a la zaga en cuestiones de forja —patines de trineos, cuchillos, picos, barras de hierro y pernos, ganchos para sujetar los perros, cadenas y así hasta el infinito—. El repiqueteo del yunque y las chispas de la fragua nos acompañaron hasta bien entrado el océano Índico. Y con los vientos del oeste el trabajo del herrero no es nada envidiable; no es siempre fácil golpear en el lugar exacto cuando los pies descansan en un suelo tan resbaladizo como la cubierta del *Fram*, ni tampoco es agradable cuando la fragua se llena de agua varias veces al día.

Mientras estuvimos preparando el viaje, en ciertos sectores se levantaron voces criticando que el casco del *Fram* estaba en un lamentable estado. Se dijo que estaba mal reparado, que tenía más agujeros que un colador, que estaba totalmente podrido. Todo esto quedó refutado con los viajes que el *Fram* ha realizado en los dos últimos años. Durante veinte de esos veinticuatro meses el barco estuvo surcando mares abiertos y, peor que eso, aguas muy exigentes para la fortaleza del barco. Tanto su capacidad de navegación como su estado fueron perfectos y podría hacerse a la mar de nuevo sin ningún tipo de reparación. Los que estábamos a bordo sabíamos perfectamente, antes de zarpar, que los rumores de que el *Fram* estaba «podrido» eran infundados e insensatos. También sabíamos que es muy raro que un barco de madera no tenga que usar bombas de achique de vez en cuando. Cuando el motor estaba parado, sabíamos que era suficiente emplear diez minutos con la bomba de mano cada mañana; todo eso era lo que daban de sí nuestras «vías de agua». ¡Qué problema! El casco del *Fram* estaba en perfectas condiciones. Por otro lado, también debemos decir un par de palabras sobre nuestros aparejos. Se dijo que nuestro presupuesto para estos enseres había sido más bien escaso. En el trinquete teníamos dos velas cuadradas, aunque había espacio para cuatro, y en el foque dos velas triangulares, teniendo espacio para tres; pero hay que decir que el dinero no lo puede todo. Cuando soplaban los alisios tratamos de reforzar las deficiencias con una vela en forma de ala a lo largo del trinquete y otra por encima de la gavia. No podré afirmar que estos velámenes improvisados ayudaran a mejorar la figura del velero, pero sí le llevaron lejos. Y esto es lo más importante. Hicimos muy buenos progresos camino del sur durante

los días de septiembre, y antes de superar la mitad del mes ya habíamos navegado un buen trecho del cinturón tropical. Afortunadamente, nuestros hombres no tuvieron que soportar demasiado calor por estas latitudes; por lo general, el calor no es muy severo en mar abierto mientras el barco navega. No ocurre lo mismo si el viento se calma y el barco se detiene; en esos momentos, con el sol en su cénit, la temperatura puede subir más de lo que uno desea, pero en esas situaciones nuestro motor nos podía echar una mano, con lo que siempre corría brisa en cubierta. Sin embargo, en las bodegas, no ocurría lo mismo; Beck acostumbraba a llamarlo el «apacible infierno». Y nuestros confortables camarotes tenían un problema: no había ojos de buey en los laterales del barco, por lo que carecían de corriente de aire; aun así nos conformábamos con lo que teníamos. De los dos comedores, el de proa era el preferido cuando hacía calor, mientras que reservábamos el de popa para tiempos más fríos. Éramos capaces de procurarnos una leve corriente de aire a través del pasillo que conducía al castillo de proa, pero era difícil conseguir una buena circulación desde popa, donde además estaba el motor que desprendía calor. Los mecánicos, por supuesto, tenían el lugar más caluroso, pero el siempre ingenioso Sundbeck ideó un dispositivo que mejoraba la ventilación de la sala de máquinas, de tal forma que, a pesar de las circunstancias que les rodeaban, no estaban del todo mal.

Gracias a los toldos extendidos por la totalidad del barco los perros disfrutaron de sombra de forma continua

Frecuentemente se suscita la cuestión de qué es lo que se prefiere, el calor severo o los fríos extremos. No es fácil dar una respuesta definitiva, ninguna de las dos situaciones es agradable, y creo que al final todo es cuestión de gustos. A bordo, pienso que todo el mundo votaría por el calor, ya que después de un día agobiante llega la noche para refrescarlo. Mientras que a un día gélido le sigue una noche aún más gélida.

Una ventaja clara del tiempo cálido es que permite simplificar el vestuario, pues los hombres se tienen que levantar y acostar de sus literas con mucha frecuencia y, dependiendo de la vestimenta que tengan puesta, les resulta más o menos cómodo; desde luego, con calor les lleva menos tiempo quitarse o ponerse la ropa.

Si nuestros perros pudieran contarnos su opinión del paso por los trópicos, ellos seguramente contestarían al unísono: «Gracias, pero volvamos a lugares más frescos»; su ropa no está preparada para soportar 32° C a la sombra, y lo peor de todo es que no se la pueden quitar. Por cierto, hay un malentendido al suponer que estos animales necesitan fríos extremos para sentirse a gusto, al contrario, prefieren temperaturas suaves. Podemos afirmar que en el paso por los trópicos disfrutaron de un buen viaje y no sufrieron por el calor. Gracias a los toldos extendidos por la totalidad del barco disfrutaron de sombra de forma continua y no temimos que les pasara nada mientras no recibiesen los rayos del sol de forma directa. La mejor forma de corroborar esta afirmación es que ninguno de ellos apareció en la lista de enfermos por insolación. Durante todo el viaje sólo ocurrieron dos muertes por enfermedades, una de ellas se produjo como consecuencia de un parto de ocho crías, y estas cosas pueden suceder en cualquier sitio. La causa de la segunda muerte no llegamos a averiguarla. En cualquier caso, no fue por una enfermedad infecciosa. Uno de nuestros grandes temores era el riesgo de que nuestros animales contrajeran alguna enfermedad que desembocara en epidemia, pero gracias al cuidado a la hora de elegir estos perros, sanos y fuertes, nunca hubo el menor indicio de este problema.

Cerca del Ecuador, entre los alisios del nordeste y del sudoeste, se encuentra lo que se denomina «cinturón de las calmas». La posición y extensión exacta de este cinturón varía según las estaciones. Si eres afortunado, puede ocurrir que los vientos procedentes del norte te empujen hasta los procedentes del sur, pero por regla general esta región causa grandes retrasos en la navegación. Aunque la calma chicha es frecuente, pueden aparecer vientos muy cambiantes. Nosotros llegamos en un momento del año muy desfavorable y perdimos los vientos del nordeste diez grados más al norte de donde teóricamente comienza este cinturón. Si hubiésemos tenido las calmas que esperábamos, podríamos haber atravesado toda la región en poco tiempo con la ayuda del motor, pero encontramos muy pocos signos de calma. Estuvo soplando un viento del sur de forma tan obstinada y constante que nos obligó a hacer los últimos grados de latitud norte empleándonos a fondo.

El retraso nos resultó muy molesto pero, por desgracia, aún tuvimos una circunstancia más desfavorable. Curiosamente, hasta entonces no habíamos tenido chubascos en toda regla. Por lo general, en estas latitudes es frecuente encontrarse con aguaceros que hacen posible reponer las reservas de agua en un corto espacio de tiempo. Esperábamos, en aquel momento, que las lluvias nos fuesen propicias, ya que de otro modo pronto tendríamos que empezar a racionar el agua. Sin embargo, todo sea dicho, esta esperanza nos falló. Conseguimos recoger alguna cantidad a todas luces insuficiente, lo que significaba que en un futuro tendríamos que empezar a economizar de forma seria. Los perros necesitaban su ración diaria y se la dábamos por los pelos. Nuestra ración se limitó a lo estrictamente necesario; las sopas desaparecieron del menú, ya que necesitaban demasiada agua en su preparación; lavarse con agua fresca fue totalmente prohibido, aunque esto no significó que no nos lavásemos. Teníamos una buena provisión de jabón, que aun con agua salada hacía espuma, y así conseguimos mantener no sólo la higiene personal, sino también nuestras ropas limpias. Si en algún momento sufrimos ansiedad debido a la carencia de agua, estos miedos desaparecieron relativamente pronto ya que las reservas que llevamos en el esquife de cubierta duraron mucho tiempo, casi el doble de lo que esperábamos, y esto salvó la situación, o casi. Aunque, en el peor de los casos, nos hubiéramos visto obligados a hacer escala en alguno de los numerosos grupos de islas que había en nuestra ruta.

Durante más de seis semanas los perros habían estado encadenados al sitio que les asignamos cuando subieron a bordo. En el transcurso de ese tiempo se habían vuelto tan mansos y dóciles que pensamos que pronto podríamos dejarlos sueltos. Para ellos sería un cambio bienvenido y, lo que es más importante, les daría la oportunidad de hacer ejercicio. A decir verdad, esperábamos que también nos sirviera como distracción; ciertamente sería un gran acontecimiento ver a todos los perros sueltos. Pero antes de ponerlos en libertad debíamos estar seguros de que estaban totalmente «desarmados», ya que de otra forma su inclinación a las peleas podría convertir todo en un campo de batalla en el que no podríamos intervenir. Les pusimos a todos un bozal, les dejamos sueltos y simplemente esperamos a ver qué ocurría. En un principio todo fue con normalidad; daba

la impresión de que no sabían abandonar el lugar donde tanto tiempo llevaban atados. Al final uno de ellos tuvo la brillante idea de intentar pasear por la cubierta. No debería haberlo intentado, era demasiada osadía andar por ahí. La inusual vista de un perro suelto alteró a sus vecinos. Una docena de ellos se lanzó sobre el infeliz animal, encantados de poder hincar sus dientes en el desdichado cuerpo de su compañero, pero para su contrariedad el gozo no fue tan grande como ellos deseaban. El maldito bozal alrededor de la boca les impedía morder; lo único que consiguieron de su violento ataque fue arrancarle unos cuantos mechones de pelo. Pero de una forma u otra dieron la orden de ataque para un zafarrancho de combate general. ¡Qué desastre el siguiente par de horas! Los pelos revoloteaban por los aires, pero por lo menos la piel quedaba intacta. Esa tarde los bozales salvaron una buena cantidad de vidas.

Estas peleas son el principal entretenimiento de los perros esquimales, es como un deporte que siguen con pasión. Lo peor es que tienen el peculiar hábito de hacerlo siempre en manada contra uno solo, al que escogen como víctima para la ocasión; todos van a por él y, si se les permite, no pararán hasta que el pobre animal termine muerto. Así podríamos perder un valioso ejemplar en un instante.

Naturalmente, desde el primer momento hicimos todos los esfuerzos para reprimir su gusto por las peleas, y los perros pronto comprendieron que no estábamos dispuestos a soportar sus luchas; pero aquí tuvimos que reconocer que su particular temperamento era imposible de erradicar; en cualquier caso, nunca se puede estar seguro de que la disciplina vaya a tener más fuerza que la naturaleza. Cuando por fin dejamos sueltos a los perros, estos vagaron libremente por donde quisieron durante el resto del viaje; solamente los atamos en el momento de la comida. Era asombroso cómo se las arreglaban para mantenerse escondidos y aparecer de pronto. Algunas mañanas era difícil ver algún perro cuando llegaban las primeras luces. Por supuesto, a veces visitaban lugares que no debían. Varios de ellos se cayeron repetidamente en la bodega de proa al estar la escotilla abierta, aunque una caída de siete metros no les parecía demasiado problema. Uno hasta encontró el camino a la sala de máquinas, teniendo en cuenta la

dificultad que supone tener que ir serpenteando entre bielas y pistones. Afortunadamente para el visitante, en ese momento el motor estaba parado.

Una vez sofocada la furiosa revuelta, la calma se adueñó del espíritu de los perros. Se podía notar el sentimiento de vergüenza y contrariedad de los campeones, cuando se percataron de que todos sus esfuerzos habían sido en vano. Su deporte había perdido todo su encanto tan pronto como vieron las pocas ocasiones de probar sangre.

Después de lo que aquí y en otros lugares se ha descrito acerca de la naturaleza de los perros del Ártico, puede parecer que las únicas relaciones entre estos animales se basa únicamente en la peleas. Debo decir que en nuestro caso no ocurrió así. Al contrario, frecuentemente formaron pandillas de amigos con lazos tan fuertes que uno no podía vivir sin el otro. Antes de que dejásemos sueltos a los perros, debo señalar que había algunos a los que, por alguna razón, no se les veía tan felices como debiera ser: eran más tímidos y reservados que los demás. El día que les dejamos en libertad descubrimos el motivo de su depresión: alguno de sus viejos amigos había estado encadenado en otro lugar de la cubierta y esta separación era la causa de su decaimiento. Realmente fue conmovedor ver la alegría que mostraron cuando llegó el momento del reencuentro; se convirtieron en otros animales diferentes. Por supuesto, desde ese momento realizamos un cambio de posición de los animales sobre cubierta, de manera que aquellos que mostraban inclinación por estar juntos formasen un mismo equipo.

Esperábamos alcanzar el Ecuador hacia el 1 de octubre, pero las desfavorables condiciones del viento nos hicieron retrasar nuestros cálculos, aunque no mucho. En la tarde del 4 de octubre el *Fram* atravesó la línea del Ecuador. Fue un hito importante del viaje; la sensación de que habíamos alcanzado latitudes meridionales fue suficiente para ponernos de buen humor, y nos sentimos en la obligación de celebrarlo. Conforme a la antigua tradición, el paso del Ecuador ha de celebrarse con la visita del mismísimo padre Neptuno, que se hace presente para la ocasión en alguien elegido de entre la tripulación. Si durante la inspección Neptuno descubre a alguien que no puede demostrar haber cruzado anteriormente el ecuador, lo entrega a sus asistentes para ser rapado y «bautizado». Este ritual, no siempre llevado a cabo con demasiada delicadeza, es motivo de gran diversión y

hace más amena la monótona vida de un largo viaje por mar. Probablemente muchos a bordo del *Fram* estaban esperando con impaciencia la visita de Neptuno, pero por desgracia esta vez no apareció. Simplemente no había lugar en nuestra atestada cubierta para él.

Nos contentamos con una cena especial, seguida de café, licor y tabaco. El café fue servido en la cubierta de proa, donde hicimos un hueco después de cambiar de sitio a algunos perros. No estuvimos faltos de entretenimiento. Una orquesta de violín y mandolina compuesta por Prestrud, Sundbeck y Beck nos amenizó con varias piezas, y escuchamos por vez primera nuestro magnífico gramófono. Justo cuando comenzaba a sonar *El Conde de Luxemburgo*, apareció por la escalera una auténtica bailarina enmascarada, con una falda muy corta. Esta inesperada aparición desde la otra vida fue recibida con un entusiasta aplauso, que se repitió aún más vigoroso cuando la aparición dio fe de su magnífica habilidad para la danza. Detrás de la máscara podía adivinarse la cara de Gjertsen, aunque tanto la caracterización como el baile fueron de lo más femenino. Rönne no paró hasta que consiguió tener a la «señorita» sentada en sus rodillas. ¡Un hurra por la ilusión!

El gramófono cambió de estilo y comenzó a sonar un *swing*. Al igual que había ocurrido antes, apareció entonces en escena un negro en taparrabos, con sombrero de copa y zuecos de madera. Y aunque negro, vimos inmediatamente que se trataba del segundo de a bordo disfrazado. Su mera presencia fue suficiente para desatar la más estruendosa de las carcajadas, pero su mayor éxito llegó con la danza. Fue extremadamente divertido.

Resultó muy positivo tener un pequeño esparcimiento justo en ese momento, ya que esta parte del viaje era un ejercicio de paciencia y poco más. Posiblemente no fuera fácil contentarnos, ya que los vientos del sudeste que esperábamos cada día, en nuestra opinión, tardaban mucho en aparecer, y cuando al final llegaron, no demostraron la buena reputación que tenían: además de ser demasiado ligeros para nuestros requerimientos, eran muy cambiantes, predominando los del este. De esta forma siempre teníamos que ceñir hacia el oeste, lo que ocasionó que aumentáramos nuestra longitud oeste más rápidamente que nuestra latitud. Nos fuimos

acercando rápidamente hacia la punta noroccidental de Sudamérica, el cabo de San Roque. Estuvimos muy cerca de llegar a contactar con esa punta de tierra que tanto se adentra en el Atlántico. Al final el viento sopló de popa, aunque tan levemente que tuvimos que usar el motor de forma constante. De manera lenta pero segura nos dirigíamos ahora hacia el sur y las temperaturas comenzaron de nuevo a adecuarse a las que los hombres del norte estamos acostumbrados. Ahora podíamos retirar el bajo y molesto toldo. Fue un respiro de alivio librarnos de él, ya que podíamos andar totalmente erguidos por cualquier sitio.

El 16 de octubre, según las observaciones del mediodía, llegamos cerca de la isla de Trinidad del Sur, uno de los solitarios oasis en el húmedo desierto del Atlántico Sur. Era nuestra intención acercarnos a la isla e incluso hacer escala, pero, desafortunadamente, debíamos detener el motor para su limpieza y esto nos impidió acercarnos a la luz del día. Pudimos vislumbrar la costa durante el crepúsculo, lo cual aprovechamos para poner en hora nuestros cronómetros.

Llegamos a 20° de latitud sur, con lo que nuestro rumbo sudeste estaba prácticamente terminado, y debo decir que no nos sentimos apenados por tener que dejarlo. El viento aún soplaba en esa dirección aunque ya bastante flojo, y navegar en estas condiciones no era el punto fuerte del *Fram*. En la parte del océano en la que ahora nos encontrábamos, teníamos la esperanza de alcanzar vientos favorables y así debería ser si queríamos seguir adelante: hasta ahora habíamos recorrido más de 10.000 kilómetros, pero aún teníamos ante nosotros otros 18.000 y los días pasaban con asombrosa rapidez. El final de octubre nos trajo el cambio que queríamos, una fresca brisa del norte nos llevó amablemente hacia el sur, y antes de terminar el mes estábamos a una latitud de 40°. Llegando a estas zonas del océano estábamos casi seguros de encontrar todo el viento que queríamos y con la dirección adecuada. Desde ahora nuestro rumbo fue hacia el este, a lo largo de lo que se conoce como cinturón austral de vientos del oeste. Este cinturón se extiende entre los paralelos 40 y 50 circundando todo el planeta y se distingue por la constante incidencia de los vientos del oeste, que por lo general soplan con gran violencia. Habíamos puesto nuestra confianza en estos vientos del oeste, si nos fallaban sería un desastre. Pero nada más

alcanzar sus dominios empezaron a soplar con fuerza; no fue un trato muy amable por su parte, pero sus efectos fueron excelentes: volamos hacia el este. Tuvimos que abandonar nuestra idea de visitar la isla de Gough, el oleaje era demasiado alto para aventurarnos a entrar en un puerto tan pequeño y estrecho. El tiempo que habíamos perdido durante el mes de octubre lo estábamos recuperando ahora. Habíamos calculado que estaríamos al sur del cabo de Buena Esperanza dos meses después de dejar Madeira, y al final así fue. El mismo día que pasamos el meridiano del cabo tuvimos la primera tormenta; entonces pudimos comprobar por vez primera de lo que nuestro pequeño y espléndido barco era capaz. Una sola de aquellas gigantescas olas podía barrer la cubierta en un instante, pero el *Fram* no estaba dispuesto a que eso ocurriera. Cuando llegaban por nuestra popa, dispuestas a romper contra el barco, este se elevaba con un elegante movimiento, permitiendo que la ola se deslizase por debajo de nuestra quilla. Un albatros no lo hubiera hecho mejor para capear este oleaje. Se dijo que el *Fram* se construyó para navegar por los hielos y eso es innegable, pero también es cierto que Colin Archer diseñó algo más que su famosa obra maestra, un barco para el hielo: también creó un excelente velero para mar abierto y para poder enfrentarse a cualquier tipo de situación sobre las aguas. Para surcar estos mares el barco debía tener una estabilidad perfecta y ahora teníamos la oportunidad de comprobarlo. Toda la travesía por el cinturón de los vientos del oeste fue un continuo oleaje pero, con el tiempo, uno se acostumbra a todo. No era fácil controlar el barco en estas situaciones, sin embargo, aún habría sido peor si se nos hubiese inundado de agua, y mucho peor aún para los que trabajaban en la cocina: no es cuestión de broma ser cocinero en estas situaciones, cuando una semana tras otra no puedes poner una taza de café sin que esta dé un salto mortal. La situación requiere paciencia y un fuerte deseo de hacer bien las cosas. Lindstrøm y Olsen, que eran quienes cuidaban de nuestra alimentación en estas difíciles condiciones, nos hicieron el regalo de hacerlo todo con un excelente sentido del humor, lo cual fue muy positivo.

En lo que se refiere a los perros, poco les importaba si soplaba el viento, aunque no así la lluvia. Odian la lluvia. La humedad en cualquiera de sus formas es lo peor que puedes ofrecer a un perro del Ártico. Si la cubierta

estaba mojada no podían tumbarse y debían mantenerse de pie inmóviles durante horas, intentando dormir en esa posición, lo cual evidentemente no conseguían. Para mitigar esa falta de sueño, dormían día y noche cuando el tiempo era bueno. Al sur del cabo perdimos dos de los perros; cayeron por la borda una oscura noche con fuerte oleaje. Teníamos una carbonera por el lado de babor, en la sobrecubierta, que llegaba hasta lo alto del parapeto, probablemente debieron subirse y perdieron el equilibrio. Tomamos las precauciones para que no volviera a suceder otra vez.

Afortunadamente para nuestros animales, el tiempo en estas zonas está sujeto a frecuentes cambios. Sin duda habían pasado muchas noches en vela, con lluvia, ventiscas y granizo, pero al mismo tiempo no necesitaron esperar mucho tiempo para poder vislumbrar un poco de sol. La mayor parte de las veces el viento tiene carácter ciclónico, cambiando repentinamente de una dirección a otra, y estas variaciones implican también un cambio en el tiempo. Cuando el barómetro comienza a bajar es aviso seguro de que el viento del noroeste está a punto de llegar, siempre acompañado de precipitaciones, todo ello de forma creciente hasta que la presión deja de bajar. Llegados a este punto le sigue, o bien una corta pausa o bien un cambio de viento, soplando de sudoeste con violencia creciente, mientras el barómetro asciende rápidamente. El cambio de viento casi siempre va seguido de un tiempo despejado.

Una circunstancia que contribuye a hacer muy arriesgada la navegación por los lugares donde ahora nos encontrábamos era la posibilidad de colisión con un iceberg, sobre todo durante la noche y en los días de niebla, ya que a veces sucede que estos siniestros monstruos en su errática deriva se acercan hasta estas latitudes (40°). Desde luego la posibilidad de choque no es muy grande, y además se puede reducir tomando un mínimo de precauciones. Durante la noche un atento y bien entrenado vigía siempre estaría preparado para distinguir el parpadeo brillante del hielo con tiempo suficiente. Desde el momento que calculamos la posibilidad de encontrarnos con un iceberg, tomamos la temperatura del agua cada dos horas durante toda la noche.

La isla de Kerguelen se encontraba justo en la ruta que queríamos seguir y por varias razones intentamos hacer escala allí y hacer una visita a la

estación ballenera noruega. Últimamente muchos de los perros habían comenzado a adelgazar, y pensamos que el motivo era la falta de grasas en su comida. Supusimos que en esta base ballenera tendríamos la oportunidad de conseguir toda la que necesitásemos, además de agua, pues aunque economizando teníamos suficiente no estaba de más rellenar los depósitos. También tenía la esperanza de poder enrolar tres o cuatro hombres más, ya que el *Fram* estaba escaso de tripulación con sólo diez hombres para navegar desde los hielos hasta Buenos Aires una vez nos hubieran dejado al resto en la barrera. Otra razón que perseguía esta visita era distraernos un poco. Ahora lo único que teníamos que hacer era llegar allí lo antes posible y la ayuda del viento del oeste era espléndida; una fuerte brisa sucedía a otra. Por lo general cada día recorríamos una distancia de 280 kilómetros, y en una de las jornadas conseguimos hacer 320 kilómetros. Ese día fue el más rápido de todo el viaje, lo que no es una mala marca para un barco como el *Fram*, limitado en su velamen y cargado hasta la bandera.

En la tarde del 28 de noviembre divisamos tierra. Era una simple roca estéril que, según nuestros cálculos, debía ser la isla llamada Bligh's Cap, unos pocos kilómetros al norte de la isla de Kerguelen. Como el tiempo no estaba del todo tranquilo y no estábamos familiarizados con los fondos de sus alrededores, decidimos pasar la noche fondeados donde estábamos en lugar de acercarnos más. A la mañana siguiente el tiempo estaba más tranquilo y pudimos tomar el rumbo preciso. Lo hicimos por el Royal Sound, donde suponíamos que estaba situada la estación ballenera. Nuestra marcha era perfecta con la brisa fresca de la mañana, pero justo cuando terminábamos de rodear el último promontorio de tierra, de repente una tormenta se nos echó encima y ocultó las tierras que teníamos a nuestra vista tras una densa cortina de agua; teníamos dos opciones, esperar a que el tiempo se calmase o continuar nuestro viaje. Sin dudarlo mucho, tomamos la segunda decisión. Era bastante tentador ponernos en contacto con otros hombres, y más si eran compatriotas, pero más tentador era todavía recorrer cuanto antes los últimos 7.000 kilómetros que nos separaban de la barrera. Y esa fue la elección correcta. Diciembre nos trajo unos buenos vientos, incluso mejores que los de noviembre, y a mediados de mes ya habíamos recorrido la mitad de la distancia entre la isla de Kerguelen y nuestra meta.

Reforzamos la dieta de nuestros perros dándoles de vez en cuando una generosa cantidad de mantequilla, la cual tuvo un efecto maravilloso. En cuanto a los hombres, todo iba perfecto, estábamos en las mejores condiciones de salud y con la moral cada vez más alta a medida que nos acercábamos a nuestro destino.

El motivo de que nuestro estado de salud fuese tan extremadamente bueno durante todo el viaje se debe, sin duda, a las excelencias de nuestras provisiones. Durante el viaje hasta Madeira nos habíamos alimentado de forma sibarita con algunos cerdos que llevamos con nosotros; después de estos lujos tuvimos que dar por buena la carne enlatada. El cambio no nos afectó mucho, ya que llevábamos con nosotros otras magníficas y sabrosas provisiones. La comida se servía en dos comedores separados, pero sin hacer ninguna distinción. El desayuno se servía a las ocho y consistía en galletas calientes americanas, con diferentes tipos de mermelada, queso, pan fresco y café o cacao. La cena, por regla general, estaba compuesta de un plato de carne y dulces. Como ya se ha dicho anteriormente, no podíamos tener sopa muy a menudo ya que requería gran cantidad de agua, de forma que sólo se servía los domingos. El segundo plato consistía en pasas de California. Nuestro objetivo era consumir frutas, verduras y mermeladas en la mayor cantidad posible; no cabe duda de que es la mejor forma de evitar enfermedades. En la cena siempre bebíamos agua con jarabe de frutas. Cada miércoles y sábado nos permitíamos el lujo de una copa de licor. Sé por mi propia experiencia lo bien que sabe una taza de café cuando uno entra de guardia por la noche. Si uno está somnoliento y malhumorado, un sorbo de café caliente hace maravillas y transforma el carácter, por eso el café en las guardias nocturnas se convirtió en una institución a bordo del *Fram*.

Para Navidades habíamos alcanzado casi el meridiano 150 a 56° de latitud sur. Lo que significaba que no nos quedaba mucho más de 1.500 kilómetros para llegar a la gran placa de hielo. Nuestro espléndido viento del oeste nos había empujado durante semanas, liberándonos de la ansiedad que nos producía la posibilidad de llegar demasiado tarde, que ya era cosa del pasado. De nuevo tuvimos que luchar con algunos días de calma y vientos contrarios. El día antes de Nochebuena trajo lluvias y tormentas

procedentes del sudoeste, que no fueron bienvenidas. Si queríamos tener alguna celebración, necesitábamos tener buen tiempo, pero la eterna marejada que sufríamos lo hacía imposible. Sin duda deberíamos ir olvidándonos de fiestas, nos había tocado en suerte pasar la Nochebuena con tormenta y otros placeres similares, aunque ya nos habían sucedido cosas peores. Por otro lado, lo único que todos pedíamos era un poco de tranquilidad y relajación. Nuestra vida había sido monótona y corriente durante mucho tiempo. Pero, como dije, el día antes de la Nochebuena no se presentaba prometedor. El único signo que anunciaba las navidades era el hecho de que Lindstrøm, a pesar del oleaje, estaba ocupado haciendo pasteles de Pascua. Le sugerimos que podría repartirlos según iban saliendo del horno, que es cuando mejor están, pero Lindstrøm no quiso oír hablar del tema y los escondió inmediatamente bajo llave, así que tuvimos que conformarnos con olerlos.

Así llegó la Nochebuena y con ella el buen tiempo, con un mar tan suave y tranquilo como no habíamos visto en semanas. El barco estaba perfectamente seguro y no había nada que impidiese celebrar nuestra fiesta. Según transcurrió el día de la víspera de Navidad todo fue un continuo ajetreo. La cabina de proa se baldeó y se limpió hasta que la pintura *Ripolín* y el latón brillaron de igual manera; Rönne decoró el taller con banderas y el tradicional deseo de *Feliz Navidad* nos daba la bienvenida sobre la puerta del comedor. En su interior, Nilsen se afanaba mostrando gran destreza como decorador. El gramófono se colgó del techo de mi camarote con un aparejo preparado a propósito. Un concierto programado para piano, violín y mandolina se tuvo que suspender, ya que el piano se había desafinado.

Todos los miembros de nuestra pequeña comunidad aparecimos, uno tras otro, vestidos y arreglados de tal manera que casi ni nos reconocíamos. Un buen afeitado marca la diferencia. A la cinco en punto detuvimos las máquinas y todos nos reunimos en el comedor de proa, dejando solo al timonel sobre cubierta. Nuestro cómodo comedor parecía salido de un cuento de hadas, iluminado con suaves luces de diferentes colores; según íbamos entrando en él, en todos surgía el espíritu navideño. La decoración hacía honor al encargado de prepararla y a quienes nos habían

proporcionado la mayoría de los adornos, la señora Schroer y el propietario de la bodega Oyster en Christiania, el señor Ditlev-Hansen.

Tomamos nuestros asientos alrededor de la mesa, que crujía bajo las obras maestras de Lindstrøm en el arte culinario. Yo fui por detrás de la cortina a mi camarote y puse en funcionamiento el gramófono: Herold nos cantó *Noche de Paz*.

La canción no tardó en surtir sus efectos y, aunque a través de la tenue luz era difícil de apreciar, creo que entre ese grupo de hombres rudos que se sentaban a la mesa no hubo ninguno al que no se le escapara una lágrima. Estoy seguro de que el pensamiento de todos volaba en la misma dirección, camino del hogar en el viejo país del Norte, con el deseo de que todos a quienes habíamos dejado atrás fueran tan felices como nosotros. El sentimiento de melancolía pronto dio paso a la alegría y a las risas. En el transcurso de la cena, el primer oficial se animó con una divertida canción compuesta por él mismo que tuvo un gran éxito. En cada estrofa narraba de forma más o menos exagerada las debilidades de alguno de los presentes y entre estrofa y estrofa apuntillaba lo cantado, esta vez en prosa. Tanto la letra como la puesta en escena consiguieron el efecto deseado: tuvimos que emplear a fondo nuestros músculos de la carcajada.

En el comedor de popa se preparó una mesa con una gran variedad de pasteles de Navidad preparados por Lindstrøm, con un enorme *kransekake*[15] hecho por Hansem colocado en el centro. Mientras estábamos haciendo los honores a estas delicadezas, Lindstrøm se afanaba a hurtadillas en proa; cuando salimos después de tomar nuestro café, nos encontramos con un hermoso árbol de Navidad en todo su esplendor. Aunque era artificial, imitaba a la perfección a cualquiera traído directamente del bosque. También fue un regalo de la señora Schroer.

Había llegado el momento de los regalos. Entre los muchos amigos que habían pensado en nosotros debo mencionar al Comité de Damas de Horten y Fredrikstad y a los empleados de teléfonos de Christiania. Todos ellos son merecedores de nuestra más sincera gratitud por haber contribuido a que nuestras Navidades se convirtieran en lo que fueron, un imborrable recuerdo de nuestro gran viaje.

A eso de las diez de la noche las velas del árbol de Navidad se apagaron y la fiesta llegó a su fin. Todo había salido a pedir de boca, desde el principio hasta el fin, y el recuerdo de las horas pasadas se mantuvo vivo en nuestro pensamiento al volver a las duras tareas cotidianas.

En la parte del viaje que a partir de este momento se nos presentaba, la región entre el continente australiano y la placa helada del círculo Antártico, tendríamos que estar preparados para afrontar las más desfavorables condiciones atmosféricas. Habíamos leído y escuchado tantas cosas de aquellos que habían tenido que hacer frente a estas vicisitudes antes que nosotros que, involuntariamente, sus experiencias nos remitían a todos los horrores con los que un marinero pueda encontrarse. Aunque, a decir verdad, a lo único que teníamos miedo era a los posibles retrasos debidos al mal tiempo, ya que la confianza en nuestro barco era total, pues había demostrado su valía en ocasiones difíciles.

Pero no podíamos permitirnos ni retrasos ni ningún otro problema. Al mediodía de Navidad lo único que queríamos era dejar las distracciones de la fiesta a un lado; un fuerte viento del noroeste nos empujaba de forma generosa hacia nuestro destino. Después de este pequeño empujón hacia el oeste, entre finales de la semana de Navidad y el 30 de diciembre, habíamos llegado a 170° de longitud este y 60° de latitud sur. Nuestra navegación hacia el este ya se podía dar por terminada, ahora nuestro rumbo sería el sur. Difícilmente hubiéramos podido cambiar de rumbo antes de que los vientos hubieran cambiado rolando desde el norte, y no podía haber ocurrido mejor; de esta forma no nos llevaría mucho tiempo ganar los grados de latitud que aún nos faltaban. Nuestros fieles compañeros del cinturón de los vientos del oeste, los albatros, ya habían desaparecido y pronto comenzaríamos a ver los primeros habitantes alados de la Antártica.

Después de sopesar cuidadosamente las experiencias de nuestros predecesores, decidimos dirigir nuestro rumbo de modo que cruzáramos el paralelo 65 a 175° este. Lo que teníamos que conseguir cuanto antes era cruzar la placa de hielo que bloqueaba el paso al mar de Ross por el sur, que durante el verano permanece abierta. Algunos barcos habían empleado hasta seis semanas en atravesar este cinturón de hielo, mientras que otros lo habían conseguido en pocas horas. Nosotros preferimos seguir el segundo

ejemplo y así tomamos el rumbo que habían llevado estos últimos afortunados.

Claro está que la extensión del cinturón de hielo puede sufrir grandes cambios, no obstante, parece que por regla general es entre los 175° y los 180° donde se presentan las mejores condiciones para realizar su travesía de forma rápida. En cualquier caso, no debíamos adentrarnos en los hielos desde el oeste. Al mediodía del Año Nuevo nos encontrábamos a 62° 15’ de latitud sur. Habíamos llegado a fin de año y todo había ido increíblemente rápido. Como los anteriores, el año que había pasado tuvo cosas malas y buenas, pero lo principal era que había terminado haciendo buenos nuestros cálculos. Conscientes de ello, dimos nuestro adiós a 1910 de la manera más cordial con una copa de ponche a la caída de la tarde, con los mejores deseos para todos en 1911.

A las tres de la mañana del día de Año Nuevo el oficial de guardia me avisó de la presencia del primer iceberg. Tuve que levantarme para verlo. Sí, ahí estaba, en dirección a barlovento, resplandeciente como un castillo con los primeros rayos del sol. Era el típico iceberg antártico, grande y con la cima plana. Quizá parezca paradójico cuando digo que me alegré al ver el primer iceberg; lo último que puede alegrar el corazón de un marino, precisamente, es la presencia de un iceberg pero, para nosotros, en ese instante, no era el riesgo lo que percibíamos. El encuentro con ese imponente coloso tenía otro significado mucho más grande para nuestros intereses: la placa de hielo no podía estar lejos y lo único que todos anhelábamos era estar allí lo antes posible. Eso significaría un gran cambio en nuestra, desde hace mucho tiempo, monótona vida, de la cual ya empezábamos a estar un poco cansados. El simple hecho de poder correr unos metros sobre los témpanos de hielo era para nosotros algo importante, y no menos ilusión nos hacía el pensar que podríamos dar a nuestros perros carne fresca de foca. Tampoco nosotros pondríamos ninguna objeción a cambiar de algún modo nuestra dieta.

El número de icebergs creció durante la tarde y la noche y con semejantes vecinos nos vino de maravilla tener la luz del día durante las 24 horas, como así ocurrió. El tiempo no pudo ser mejor, tranquilo y claro, con leves brisas favorables. A las 8 de la mañana del 2 de enero cruzamos el

círculo Polar Antártico y una o dos horas más tarde el vigía divisó el cinturón de hielo ante nosotros. Por el momento, no había nada que nos impidiese seguir nuestro camino. Los grandes témpanos estaban alineados a cada lado de anchos canales de agua. Podíamos navegar entre ellos fácilmente. En ese momento nuestra posición era 176° de longitud este y 66° 30’ de latitud sur. A causa de la cantidad de témpanos, el oleaje cesó y la cubierta del barco se estabilizó completamente. Después de dos meses haciendo continuos ejercicios de equilibrio, ahora por fin podíamos movernos con libertad. Fue un verdadero regalo.

A las nueve de la mañana del siguiente día tuvimos la oportunidad de organizar la primera cacería; divisamos una gran foca de Weddell en un témpano justo delante de nosotros. Contempló nuestra aproximación con asombrosa calma, pensando que no merecía la pena moverse ni un centímetro, hasta que un par de balas de rifle la convencieron de la gravedad de su situación. Hizo un intento de alcanzar el agua, pero ya era demasiado tarde. Dos hombres ya estaban en el témpano, cobrando el valioso botín. En apenas un cuarto de hora la bestia yacía en cubierta, desollada y descuartizada por manos expertas. Esto nos proporcionó de golpe alrededor de doscientos kilos de comida para los perros y muchas más raciones para los hombres. Durante el día tuvimos la oportunidad de repetir el mismo golpe en tres ocasiones, con lo que conseguimos más de una tonelada de carne fresca y grasa.

No es preciso decir que ese día hubo una gran fiesta a bordo. Los perros aprovecharon la oportunidad y comieron hasta que sus patas no pudieron sostenerlos, aunque les concedimos esta gratificación de forma totalmente consciente. Al igual que nosotros, pues aunque este tipo de gabelas haya que tomarlas con moderación, nos despachamos la cena en un suspiro. Los filetes de foca tenían muchos fervientes adeptos y pronto su número se vio acrecentado sensiblemente. La sopa de foca acompañada de nuestras verduras no se quedaba a la zaga, y quizá era aún mejor recibida.

En las primeras veinticuatro horas después de haber entrado en los hielos, estos estaban tan sueltos que pudimos mantener nuestro rumbo y velocidad prácticamente todo el tiempo. En los dos siguientes días las cosas ya no fueron tan bien; a veces la línea que formaban los témpanos estaba

demasiado cerca y en ocasiones teníamos que bordearlos. De todas formas, no nos encontramos con grandes bloques que impidieran nuestro paso, siempre había espacio suficiente para seguir avanzando. Durante la jornada del 6 de enero se produjo un cambio. Los témpanos se hicieron más delgados y los canales por los que navegábamos más anchos. A eso de las 6 de la tarde estábamos navegando en mar abierto. Las observaciones del día nos dieron nuestra posición a 70° de latitud sur y 180° de longitud este.

Nuestro paso entre los témpanos había sido un viaje de placer de cuatro días y tengo la sospecha de que algunos de nosotros recordamos con nostalgia la travesía en aguas tan apacibles. El oleaje del mar abierto de Ross dio la oportunidad al *Fram* de volver a mostrarnos su capacidad de balancearse.

A pesar de todo, y por fortuna, esta última parte de nuestro viaje también nos fue favorable. Estas, para nosotros poco conocidas aguas, no nos infundían ningún tipo de miedo. El tiempo continuaba sorprendentemente bueno, no podría ser mejor ni en un viaje por el mar del Norte durante el verano. Los icebergs habían desaparecido prácticamente; unas simples pequeñas formaciones heladas a la deriva fueron lo único con lo que nos encontramos durante los cuatro días que tardamos en cruzar el mar de Ross.

Al mediodía del 11 de enero, un notable resplandor en el cielo en dirección sur anunciaba que la meta por la que habíamos luchado durante cinco meses estaba próxima. A las dos y media de la tarde teníamos a la vista la gran barrera de hielo. Lentamente, ante nosotros, se fue levantando sobre el agua hasta que la tuvimos cara a cara con toda su imponente majestad. Es difícil poder explicar con la ayuda de una pluma la impresión que causa esta enorme pared de hielo en quienes se enfrentan a ella por primera vez. Realmente es una difícil tarea, pero se entiende muy bien que esta pared de entre 25 y 50 metros de altura fuese considerada, durante una generación, un obstáculo insuperable para seguir progresando hacia el sur.

Sabíamos que la teoría de que la barrera era impenetrable ya estaba superada, sabíamos que había una abertura que conducía al reino desconocido que se encontraba detrás. Esta abertura, la bahía de las Ballenas, debería de existir, según las descripciones que teníamos de

nuestros antecesores, a unos ciento ochenta y cinco kilómetros al este de la posición en la que nos encontrábamos. Nos dirigimos hacia el este y durante el viaje de veinticuatro horas paralelo a la barrera tuvimos la oportunidad de maravillarnos con esta gigantesca creación de la naturaleza. No había duda de que entre nosotros reinaba cierto suspense por llegar al puerto que estábamos buscando. ¿En qué estado lo encontraríamos? ¿Podríamos tomar tierra de forma segura?

Una punta tras otra de la barrera fue pasando ante nuestros ansiosos ojos, pero lo único que veíamos era una pared perpendicular. Al final, la tarde del 12 de enero, la pared se abrió. Esto coincidió con nuestras expectativas; nos encontrábamos a una longitud de 164°, el mismo punto donde nuestros predecesores habían encontrado la puerta de acceso de la gran barrera de hielo.

Teníamos ante nosotros una inmensa bahía, tan grande que ni el vigía desde el palo era capaz de ver el final; pero por el momento no podíamos adentrarnos en ella, ya que estaba repleta de grandes témpanos que se habían resquebrajado recientemente. Seguimos navegando un poco más hacia el este esperando acontecimientos. A la mañana siguiente regresamos y después de unas cuantas horas pudimos ver cómo los témpanos que abarrotaban la bahía empezaban a moverse. Uno tras otro comenzaron su deriva hacia mar abierto: la entrada pronto estaría libre.

Una vez que nos adentramos en la bahía, enseguida pudimos observar con claridad que había muchos lugares posibles para desembarcar. Lo único que teníamos que hacer era elegir el que mejor nos pareciese.

Capítulo V. En la barrera

Así pues, el día 14 de enero llegamos a este vasto y misterioso fenómeno natural, la Barrera de hielo del mar de Ross, un día antes de lo calculado. Uno de los problemas más difíciles con el que se tenía que enfrentar la expedición, transportar nuestros animales de tiro en buenas condiciones hasta el campo de operaciones, estaba resuelto. Habíamos embarcado noventa y siete perros al zarpar de Christiansand; ahora el número había crecido hasta ciento dieciséis y prácticamente todos estaban preparados para la marcha final hacia el polo Sur.

El siguiente gran problema al que nos enfrentamos fue encontrar en la barrera un sitio apropiado donde instalar nuestra base. Había pensado transportar todo al interior, equipos y provisiones, lo suficiente como para asegurarnos de no acabar a la deriva en el Pacífico en caso de que se partiese la barrera. Por tanto, establecí que una distancia conveniente estaría a dieciséis kilómetros del borde. Pero nuestra primera impresión de las condiciones parecía indicarnos que gran parte de ese largo y problemático transporte estaba de más. A lo largo del borde exterior, la barrera presentaba una superficie lisa y plana, pero aquí, dentro de la bahía, las condiciones eran totalmente distintas. Incluso desde la cubierta del *Fram* podíamos observar grandes alteraciones de la superficie en todas direcciones; enormes grietas y hondonadas se extendían por todos lados. La mayor elevación se situaba en dirección sur en forma de cresta arqueada, y le calculamos una altura de unos 150 metros sobre el horizonte. Pero debíamos suponer que esta cima seguiría elevándose más allá de nuestro campo de visión.

Nuestra hipótesis inicial de que había tierra firme bajo el hielo, y de ahí la formación de la bahía, se vería pronto confirmada. No nos llevó demasiado amarrar nuestro barco a los pies del hielo, que aquí alcanzaba unos dos kilómetros más allá del borde de la barrera. Todo se había

preparado con mucha antelación. Bjaaland había dispuesto nuestros esquís para que cada hombre tuviese los suyos. Las botas de esquí nos las habíamos probado hacía tiempo, unas veces con un par de medias y otras con dos. Con dos, por supuesto, las botas nos quedaban estrechas. Creo que es totalmente imposible conseguir que un fabricante de botas las haga de horma ancha. De todas formas, con dos pares de medias siempre podíamos andar por las cercanías del barco. Para viajes largos usamos las botas de lona que ya mencionamos.

Del resto del equipo olvidé citar las cuerdas Alpine, las cuales se habían preparado mucho tiempo atrás. Medían unos treinta metros y fueron fabricadas con excelente material, suave como la seda, especialmente indicado para su empleo a bajas temperaturas.

Después de una cena rápida, cuatro de nosotros nos dispusimos a salir. La primera excursión fue un solemne acontecimiento, pues muchas cosas dependían de su resultado. El tiempo era estupendo, tranquilo y con un sol brillante, con unas ligeras nubes sobre el hermoso azul pálido del cielo. Había una cierta calidez en el aire que podíamos sentir incluso en este inmenso campo de hielo. Las focas permanecían tumbadas hasta donde nuestra vista podía alcanzar —grandes montañas de carne fresca, comida suficiente para nosotros y para nuestros perros durante años—.

La marcha fue ideal, nuestros esquís se deslizaban de manera fácil y confortable por la nieve suelta recién caída. Pero ninguno de nosotros estaba entrenado después de cinco meses de viaje por mar, así que nuestra velocidad era más bien lenta. Después de hora y media de marcha habíamos alcanzado el primer punto importante, el lugar donde se encuentran el mar de hielo y la gran barrera. Este lugar siempre nos había preocupado. ¿Cómo sería? ¿Un alto y perpendicular precipicio de hielo por el que tendríamos que izar nuestras cosas con la ayuda de algún aparejo? ¿O una peligrosa grieta que no seríamos capaces de cruzar sin tener que dar un largo rodeo? Naturalmente, esperábamos encontrar algo de esa clase. Por supuesto, este enorme y terrible monstruo ofrecería resistencia de una manera u otra.

¡La misteriosa barrera! Todas las narraciones, desde los días de Ross hasta hoy, se habían referido a esta extraordinaria formación natural con

temido respeto. Y entre líneas siempre se podía leer la misma frase: «Silencio, permaneced callados, ahí está la misteriosa barrera».

¡Uno, dos, tres! ¡Un pequeño salto y la barrera fue coronada!

Nos miramos unos a otros y sonreímos; probablemente, todos teníamos el mismo pensamiento. El monstruo había comenzado por perder algo de su misterio, y el miedo perdía algo de su fuerza. Lo desconocido estaba empezando a ser desvelado.

Habíamos abierto la puerta de nuestro reino sin mayor esfuerzo. En ese punto la barrera tenía una altura de unos seis metros, y su unión con el mar de hielo estaba cubierta de nieve, de modo que la subida tomaba la forma de una ligera y suave pendiente. Desde luego, esto no supondría ningún esfuerzo extra.

Hasta ahora habíamos avanzado sin tener que utilizar cuerdas. Ya sabíamos que el mar abierto no nos ofrecería dificultades ocultas, pero cuales serían las condiciones más allá de la barrera era otra cuestión. Pensamos que sería mejor usar la cuerda antes de que alguno pudiera caer dentro de una grieta, por lo que decidimos encordarnos.

Marchamos en dirección este, siempre subiendo a través de un pequeño valle formado por el monte Nelson a un lado y el monte Rönniken al otro. Con todo, el lector no debe imaginar, después de escuchar estos imponentes nombres, que camináramos entre inmensas montañas. Tanto una como otra no son más que dos viejas crestas de origen volcánico formadas en el inicio de los tiempos, cuando las inmensas masas de hielo fueron empujadas con terrible fuerza sin encontrar ningún tipo de resistencia, hasta que en este punto una presión superior las detuvo y las astilló, poniendo límite a su avance. Debió ser una descomunal colisión. Pero ahora todo se había terminado: paz, un ambiente de infinita paz lo envolvía todo. Nelson y Rönniken sólo eran dos abuelos ya retirados. Considerándolos como simples crestas eran enormes, su punto más alto estaba por encima de los treinta metros. En el valle, la superficie alrededor del Nelson estaba totalmente cubierta, mientras que la parte inferior del Rönniken mostraba profundas cicatrices en forma de fisuras o agujeros. Nos acercamos con precaución. No era fácil ver su profundidad y si tenía algún tipo de conexión oculta con Nelson al otro lado del valle. Mas no fue éste el caso.

Examinándolas más de cerca, comprobamos que estas grietas tenían un fondo firme y sólido. Entre los dos montes la superficie era perfectamente plana, lo que ofrecía un lugar idóneo para instalar allí a nuestros perros.

El capitán Nilsen y yo establecimos el orden de los trabajos que deberíamos realizar, y decidimos que los perros debían ser trasladados a la barrera lo antes posible, quedándose al cuidado de ellos dos hombres. Elegimos este lugar para tal propósito. Las viejas crestas nos contaban la historia geográfica de la zona de forma evidente, por lo que no debíamos temer ninguna alteración del terreno. Además, teníamos la ventaja de que podíamos divisar el barco desde aquí, con lo que siempre estaríamos en comunicación directa con los hombres de a bordo.

Desde aquí el valle giraba lentamente hacia el sur. Una vez que señalamos el lugar donde estableceríamos nuestras primeras tiendas, continuamos con nuestras investigaciones. El valle seguía ascendiendo hasta alcanzar su punto más alto a unos metros de distancia. Desde allí teníamos una excelente visión de todo el valle y de otros cercanos. La barrera se extendía más al norte, horizontal y en línea recta, aparentemente sin solución de continuidad, y al este terminaba en una pronunciada pendiente hacia el cabo de la Cabeza de Hombre, que acota el límite este de la parte interior de la bahía de la Ballenas, ofreciendo un acogedor rincón para fondear nuestro barco. Allí se extendía el interior de la bahía, rodeada por los hielos, y nada más que por los hielos de la barrera, hasta donde la vista alcanzaba, mostrando a nuestros ojos un escenario blanco y azulado. Más tarde, este lugar nos sorprendería con unos juegos de colores espectaculares; era un lugar muy prometedor.

La cima donde estábamos no era muy ancha, y en muchos sitios había sido barrida por el viento, por lo que mostraba un hielo azulado. Pasamos por allí como si estuviésemos cruzando el paso de la Termópilas; después la cima seguía en dirección sur y tras un ligero descenso se unía con una gran planicie rodeada por elevaciones en todas direcciones; una cuenca, de hecho. Pensamos que, para terminar esta primera expedición, sería bueno descender para ver con nuestros propios ojos el lugar. Las grietas eran pequeñas y estaban casi totalmente rellenas con nieve, por lo que no nos pareció peligroso. Nos dio la impresión de que este lugar sería seguro y

acogedor para usarlo como refugio. Esta extensión de hielo, a excepción de unos pocos montículos bastante pequeños en forma de montones de heno, era totalmente llana y sin grietas.

Lo cruzamos y continuamos hacia arriba, hasta una cresta que se alzaba majestuosamente en dirección sur. Desde la cima todo era llano hasta donde alcanzaba la vista; poco más se puede decir. Continuamos un poco más a lo largo de esa cresta en dirección este, pero no encontramos ningún lugar especialmente apropiado para nuestro fin. Seguimos pensando que la pequeña depresión que habíamos visto anteriormente era el mejor lugar para nuestro refugio.

Desde la altura en la que nos encontrábamos, mirando en dirección sudeste, podíamos ver parte de la bahía de las Ballenas. En contraste con los hielos que formaban la base de la barrera, la parte interior de la bahía estaba formada por hielos que habían sido levantados por la presión. Pero ahora teníamos que dejar este tipo de estudio para momentos ulteriores. A todos nos gustó el lugar elegido y estuvimos de acuerdo en escogerlo como nuestro futuro lugar de residencia. Volviendo sobre nuestros pasos, no nos llevó mucho tiempo deshacer el camino andado.

Después de un detallado examen de la superficie y de discutir las diferentes posibilidades, llegamos a la conclusión de que colocaríamos nuestra tienda en una pequeña elevación situada al este. Parecía ser el lugar más acogedor de todos los que nos rodeaban, y no nos equivocamos. Rápidamente decidimos elegirlo por ser, a nuestro juicio, el mejor sitio que la barrera nos podía ofrecer. Dejamos marcado el lugar con un palo de esquí y regresamos al barco.

A todos les produjo una gran satisfacción la noticia de que habíamos encontrado un lugar apropiado para instalar nuestra base. Sin decirlo, todos temíamos el largo y penoso transporte de materiales y provisiones a través de la barrera.

El hielo era un hervidero de vida. Allá donde volviésemos la mirada podíamos ver rebaños de focas de diferentes especies, sobre todo de Weddell y cangrejeras. La gran foca leopardo, que habíamos visto de manera ocasional sobre alguno de los témpanos, no apareció por aquí. No vimos ni un solo ejemplar durante nuestra estancia en la barrera. Lo mismo

nos sucedió con la foca de Ross. Los pingüinos no eran muy frecuentes, aunque de vez en cuando se dejaban ver algunos aquí y allá; para nosotros eran los más apreciados. Todos los que vimos eran de la especie llamada adelia. Un día, mientras nos afanábamos en el transporte de mercancías, un tropel de pingüinos surgió del agua como por arte de magia y se posó sobre el hielo. En un principio se les veía un tanto extrañados: no todos los días se cruzaban con hombres o embarcaciones, pero su asombro pronto dio paso a la curiosidad por ver qué estaba ocurriendo. Se aposentaron cómodamente y comenzaron a estudiar nuestros movimientos. Sólo de vez en cuando emitían algún sonido y daban un pequeño paseo por el hielo. Les llamaba la atención de manera especial cuando usábamos nuestros arpones para hacer agujeros sobre la superficie helada. Se arremolinaban alrededor nuestro cuando estábamos dedicados a esta tarea y torcían la cabeza hacia un lado, como queriendo mostrar el más vivo interés. No parecían mostrar el mínimo atisbo de miedo hacia nosotros, y casi siempre les dejábamos en paz. Aunque alguno de ellos tuvo que perder la vida; lo necesitábamos para nuestra colección de especímenes.

Ese mismo día tuvimos una emocionante cacería de focas. Tres focas cangrejeras se aventuraron por las cercanías del barco y pasaron a engrosar nuestro almacén de carne fresca. Con el fin de asegurar el cobro de nuestras presas, elegimos a dos cazadores fuertes; se acercaron con el mayor sigilo, aunque esto no era realmente necesario, ya que las focas permanecían totalmente inmóviles. Los cazadores andaban agachados como lo haría un indio, con la cabeza baja y la espalda girada. Estuvo bien. Aunque sin querer se me escapaba la risa, guardé un cierto decoro. Unos disparos y dos de las durmientes focas, tras un pequeño espasmo, quedaron inmóviles para siempre. Fue distinto con la tercera. Serpenteando como una culebra, se deslizó por la nieve con sorprendente velocidad. El problema era la falta de práctica, pero la caza es la caza y para conseguir resultados hay que continuar en el empeño. ¡Bang! ¡bang! y de nuevo otro ¡bang! Menos mal que no nos faltaba munición. Uno de los cazadores gastó todos sus cartuchos y tuvo que regresar, pero el otro continuó con la caza. ¡Cómo me pude reír! A estas alturas no me era posible mantener la compostura; la risa pudo conmigo. A lo lejos, entre la nieve, la caza continuaba: la foca

primero, el cazador tras ella. Podía ver cómo aumentaba la furia del cazador por momentos. Se veía que era algo que podría hacerle perder su dignidad. La foca se escapaba a tal velocidad que levantaba en el aire una cortina de polvo blanco. Aunque había gran cantidad de nieve suelta, la foca se mantenía en la superficie, no así el cazador que a cada paso se hundía hasta las rodillas. En un corto período de tiempo, la distancia entre foca y cazador se hizo insalvable. De vez en cuando, el cazador hacía una parada, apuntaba y disparaba. Después de cada disparo, afirmaba haber dado en el blanco. Yo, personalmente, tenía mis dudas. En cualquier caso la que no se enteraba era la foca, ya que su velocidad no disminuía. Al final, el aguerrido cazador se dio por vencido y regresó. «Bestia difícil de matar», decía entre dientes según subía a bordo. Me mordí los labios para no reírme, no quería herir sensibilidades.

¡Qué magnífica tarde! El sol estaba alto y brillaba en el cielo a pesar de la hora. Sobre las montañas de hielo, sobre la imponente barrera hacia el sur, se proyectaba una reluciente, blanca y deslumbrante luz, tan intensa que era cegadora. Pero en dirección norte caía la noche. El gris plomizo del mar en el horizonte se tornaba en un profundo azul y, gradualmente, se aclaraba hasta que toda la gama de colores era eclipsada por los radiantes destellos de la barrera. Ya sabemos lo que esconde la noche tras las masas blanquecinas de niebla. Esa parte ya la hemos explorado y salimos victoriosos. Pero ¿qué esconde el Sur tras su brillante día? Atractivo y tentador se extiende ante nosotros. Sí, hemos oído tu llamada y acudiremos. Tendrás tu beso, aunque tengamos que pagar por ello con nuestras vidas.

El día siguiente, domingo, nos trajo el mismo buen tiempo. Evidentemente, para nosotros no existía la idea de domingo. No podíamos permitirnos el lujo de tener días de asueto. Nos dividimos en dos equipos: el equipo de mar y el de tierra. El de mar, compuesto por diez hombres, se hizo cargo del barco, mientras que el de tierra fijó su residencia en la barrera para un año, quizá dos, o el tiempo que fuese necesario. El equipo de mar estaba compuesto por Nilsen, Gjertesen, Beck, Sundbeck, Ludvig Hansen, Kristensen, Rönne, Nödtvedt, Kutschin y Olsen. El equipo de tierra lo formaban Prestrud, Johansen, Helmer, Hanssen, Hassel, Bjaaland, Stubberud, Lindstrøm y yo mismo. Lindstrøm continuaría a bordo unos días

más, mientras siguiéramos haciendo las comidas en el barco. El plan inicial era que un grupo de seis hombres acamparía en una tienda grande de dieciséis plazas, entre los montes Rönniken y Nelson, mientras que otros dos hombres vivirían en una tienda en el lugar donde se construiría la cabaña definitiva. Evidentemente, estos dos hombres eran Bjaaland y Stubberud, nuestros dos hábiles carpinteros.

A eso de la 11 de la mañana estábamos preparados para comenzar la aventura. Teníamos un trineo, ocho perros, provisiones y equipo con un peso total de trescientos kilogramos. El «saque de honor» lo hizo mi equipo, el de tierra. El equipo de mar se había reunido en cubierta para ser testigo de primera mano. Todo estaba preparado; después de incontables esfuerzos por nuestra parte o, si se prefiere, después de darnos una paliza con cada uno de los perros, habíamos conseguido colocarlos en línea delante de los trineos, al modo de Alaska. Blandiendo el látigo con un chasquido final, nos pusimos en marcha. Volví la mirada al barco. Sí; como pensaba, todos nuestros compañeros estaban en fila admirando la bonita salida. Quizá en algún momento levanté la cabeza de forma altiva en señal de triunfo, no lo sé exactamente pero, de ser así, he de reconocer que hubiera sido una estupidez por mi parte. Simplemente hay que esperar; las derrotas llegan ellas solas y señalan con el dedo al derrotado. Los perros habían pasado año y medio tumbados, comiendo y bebiendo y, para ellos, no había otra cosa que hacer. Ninguno de ellos comprendía que había llegado la hora de cambiar de tarea. Después de dar unos pasos hacia adelante, decidieron que era hora de sentarse y, ante los gritos de su guía, lo único que hacían era mirarse unos a otros. En sus caras tan sólo podía leerse un desconcierto total. Al final conseguimos con una ración de látigo que se pusieran en marcha y que entendieran su nuevo trabajo aunque, a pesar de todo, ellos querían seguir peleándose unos con otros. «¡Cielos, venid en mi auxilio!» ¡Qué trabajo tuvimos ese día con aquellos ocho perros! Si todo el camino al Polo tuviese que ser así, pensé en medio del tumulto, tendríamos que emplear al menos un año, eso sin contar con el regreso. Durante esta confusión eché una mirada de reojo al barco, pero el panorama que encontré me hizo girar la vista rápidamente. Nuestros amigos del equipo de mar se estaban partiendo de risa y no se puede uno hacer idea de los gritos de mofa

que llegaban a nuestros oídos. «¡Si seguís así, no llegáis ni a comer las uvas!», o «¡Bien hecho, dale con una escoba, verás cómo arrancan!». Cada vez estábamos más atascados. Era una desesperación. Al final, entre la fuerza de los animales y la de los hombres conseguimos que el trineo se moviese de nuevo.

Nuestro primer viaje en trineo no fue lo que se puede llamar un éxito. Al final logramos montar nuestra tienda sobre la barrera entre los montes Nelson y Rönniken, una amplia y robusta tienda de lona de dieciséis plazas. Alrededor de esta colocamos fuertes cuerdas dispuestas en forma de triángulo, de unos cincuenta metros de lado, donde atamos a los perros. La tienda estaba equipada con cinco sacos de dormir y abundantes provisiones. La distancia que habíamos recorrido fue de unos dos kilómetros y doscientos metros según el medidor de distancias del trineo[16]. Una vez terminado este trabajo fuimos al lugar donde instalaríamos nuestra base. Allí montamos una tienda similar destinada a los carpinteros y dejamos marcado el lugar exacto donde tendrían que montar la cabaña de madera. Después de examinar el terreno, decidimos colocarla orientada de este a oeste y no de norte a sur, como estuvimos tentados de hacer, ya que se supone que normalmente los vientos más frecuentes y violentos provenían del sur. Hicimos la elección correcta. Los vientos predominantes llegaron del este, de forma que siempre chocaban contra la pared más pequeña y protegida. La puerta miraba al oeste. Una vez realizado este trabajo, marcamos el camino de vuelta a la primera tienda y hasta el barco colocando una bandera negra cada quince pasos. De esta forma podríamos ir de un lugar a otro sin miedo a perdernos durante una tormenta. La distancia desde el lugar donde instalaríamos nuestra cabaña hasta el barco era de unos cuatro kilómetros. El lunes 16 de enero comenzamos a trabajar muy temprano. Unos ochenta perros y seis miembros del equipo, nos dirigimos al primer campamento con todo el equipamiento y las provisiones que pudimos cargar en los trineos; otros veinte perros que formaban el equipo de Stubberud y Bjaaland se dirigieron al segundo campamento completamente cargados. Desde luego, en estos primeros días seguíamos teniendo problemas con los perros, pues les costaba aceptar que tenían que obedecer. De vez en cuando olvidaban las órdenes de sus guías y tomaban

el rumbo que les apetecía. Más de una vez nos hicieron sudar la camiseta para hacerles saber quién era realmente el jefe. Fue un trabajo extenuante, pero al final lo conseguimos. ¡Pobres perros! Aquellos días tuvieron que comer mucho pescado molido. Las horas de trabajo se alargaban durante todo el día; rara vez terminábamos antes de la 11 de la noche, y a las 5 de la mañana ya estábamos arriba dispuestos a comenzar la jornada. Todo esto no nos apetecía, pero estábamos ansiosos de terminar el trabajo cuanto antes para que el *Fram* pudiese zarpar. El lugar donde estaba fondeado era bueno, pero no era el mejor. El precario muelle donde estaba amarrado se rompía sin previo aviso, y toda la tripulación se tenía que poner a trabajar para construir otro nuevo cuanto antes. Estos hielos quebradizos mantenía a estos desafortunados «hombres de mar» en constante actividad. Es enervante tener que estar siempre alerta en tu puesto de trabajo o tener que dormir con un ojo abierto. Nuestros diez compañeros tenían que afrontar situaciones difíciles, pero lo más asombroso era la serenidad con que las afrontaban. Las bromas y el buen humor reinaban entre ellos. Su cometido era sacar todos los enseres y provisiones de las bodegas y depositarlos sobre el hielo para que el equipo de tierra los transportase a los campamentos. Este trabajo estaba minuciosamente coordinado, de tal forma que era raro que un equipo tuviese que estar esperando al otro. Durante los primeros días de acarreo con trineos, los miembros del equipo de tierra se quedaron roncos, y algunos llegaron a perder la voz. Todo era debido a los continuos gritos y voces que tenían que dar para controlar a los perros. Los bromistas del equipo de mar tuvieron la oportunidad de ponernos un apodo: «las cotorras».

Aparte de las incomodidades del constante cambio de amarre del barco por la rotura de los hielos y de los témpanos a la deriva, este puerto de fortuna tenía varios aspectos que nos hacía considerarlo muy bueno. Una pequeña brisa nos hacía golpear de vez en cuando contra el hielo, pero no lo suficientemente fuerte como para comprometer el buque. Una gran ventaja era que las corrientes, en este lugar, siempre se dirigían hacia mar abierto, lo que significaba que estábamos a salvo de los icebergs. El transporte de equipos desde el barco hasta la barrera sólo se podía hacer con cinco hombres, ya que no contábamos con los carpinteros, afanados en la

construcción de la cabaña. Además otro hombre más se quedaba de guardia en la tienda, con lo que sólo podíamos usar la mitad de un equipo, seis perros cada vez. Si hubiésemos utilizado trineos con doce perros habríamos tenido muchos problemas, pues otro hombre habría tenido que quedarse a cargo de los perros que no se emplearan para el transporte. Otro de los deberes de la persona que se quedaba de guardia en la tienda era cocinar y mantenerla limpia y ordenada. Era un puesto muy deseado y muchos se apuntaban a él. Les daba un pequeño respiro en el monótono trabajo con los trineos.

El 17 de enero los carpinteros comenzaron a cavar los cimientos de la casa de madera que sería nuestro centro de operaciones. Los efectos de las tormentas antárticas que habíamos escuchado nos hicieron tomar toda clase de precauciones para hacer que la cabaña fuese estable y se mantuviera firme. Los carpinteros comenzaron por cavar en la barrera unos cimientos de un metro veinte. No fue un trabajo fácil; a sesenta centímetros de la superficie encontraron una dura y pulida capa de hielo, y para poder romperla tuvieron que echar mano de los picos. Ese mismo día se levantó un obstinado viento del este que levantaba remolinos de nieve, de modo que según picaban los cimientos de la cabaña, la nieve los iba tapando. Aunque esto no amedrentó a los hombres; construyeron una pared, a modo de pantalla, y de esta manera pudieron trabajar durante todo el día. Una vez salvado este impedimento, a la llegada de la noche ya habían terminado toda la cimentación. Con hombres así no existen dificultades en el trabajo. Estas tormentas de viento también entorpecían el transporte con los trineos, y comprobamos que el tipo de arneses usados en Alaska no era apropiado en estas condiciones, con lo que regresamos al barco y preparamos los nuevos arneses según el modelo usado en Groenlandia. Toda la tripulación trabajó en ello. Rönne, nuestro experto guarnicionero, llegó a coser cuarenta y seis juegos de arneses en el transcurso de un mes. Los demás trenzamos las cuerdas necesarias para los aparejos, mientras que otros las sujetaron a los enganches de nuestros trineos. Cuando llegó la noche también teníamos equipos nuevos para nuestros perros y sus trineos. Fue todo un éxito y en pocos días todo estaba funcionando a la perfección.

Estábamos divididos en dos grupos, cinco hombres dormían en la tienda situada en la parte de abajo, mientras los dos carpinteros y yo ocupábamos la tienda de arriba. Una noche nos ocurrió algo un tanto curioso. Acabábamos de entrar en la tienda después del trabajo cuando oímos chillar a un pingüino justo al lado. Salimos inmediatamente y allí, a pocos metros de la entrada, se encontraba un gran pingüino emperador haciendo reverencia tras reverencia. Daba la impresión de que había subido hasta allí simplemente para mostrarnos sus respetos. Creo que no fuimos muy educados a la hora de devolverle el saludo, pero las cosas funcionan así en este mundo. Con una reverencia final, terminó sus días en la sartén.

El 18 de enero comenzamos a subir los materiales para la cabaña y, tan pronto como llegaban, los carpinteros se ponían manos a la obra para montarlos. No es necesario decir que todo funcionaba como una máquina bien engrasada. Un trineo tras otro descargaba el material. Los perros trabajaban espléndidamente, al igual que sus guías, y con la misma velocidad con que llegaban los materiales se levantaba nuestra futura casa. Todas y cada una de las partes venían marcadas desde Noruega de tal forma que se descargaban del barco según un orden de montaje preestablecido. Además, había que tener en cuenta que Stubberud era su constructor, con lo que se conocía cada uno de los clavos que debían usarse y dónde había de ponerse. Me siento feliz y orgulloso cuando vuelvo la vista atrás y pienso en esos días con alegría, porque durante ese tiempo de duro trabajo nunca se escuchó ni una sola nota discordante. Presumo con orgullo de haber tenido el privilegio de mandar un grupo de hombres como aquél. Y cuando digo hombres, lo digo en el estricto sentido de la palabra. Todos conocían sus obligaciones, y las cumplieron.

Durante la noche el viento cesó y la mañana nos trajo un tiempo claro y sereno. Era un placer trabajar en días así. Tanto hombres como perros contaban con el mejor de los ánimos. En estos viajes entre el barco y la estación[17], cazábamos focas constantemente, pero nunca nos apartábamos de nuestra ruta para este tipo de cacerías, simplemente cogíamos las que encontrábamos a nuestro paso. Aparecíamos de improviso sobre alguno de los rebaños, disparábamos a la presa, la desollábamos y la cargábamos en

los trineos con las demás provisiones y materiales de construcción. Esos días, los perros tenían fiesta: comían toda la carne fresca que querían.

El 20 de enero ya habíamos transportado todo el material de construcción, con lo que a partir de entonces nos dedicaríamos a preparar los almacenes y a colocar nuestras provisiones. El trabajo era tranquilo, idas y venidas, pero el viaje de vacío hacia el *Fram* era un momento especialmente ameno. El camino ya estaba bien marcado y la nieve dura, y se parecía más a las buenas carreteras de Noruega que a otra cosa. La marcha era espléndida. Cuando uno salía de su tienda a la seis de la mañana, lo primero que recibía era el saludo de sus doce perros. Ladraban y aullaban imitándose unos a otros, daban tirones de las cadenas para conseguir acercarse a su jefe, todo eran saltos y danzas para demostrar su alegría. Lo primero que teníamos que hacer era acercarnos a ellos por turno, darles los «buenos días» y acariciarles el lomo hablándoles de forma afectuosa. Eran unos estupendos animales. Cuando estabas entre ellos te dabas cuenta de todas y cada una de las demostraciones de felicidad con las que nos recibían. El más dócil de vuestros perros domésticos no podría demostrar mayor aprecio por su amo que cualquiera de nuestros mansos lobos. Mientras atendías a uno de ellos, los demás parecían volverse locos, daban fuertes tirones a sus cadenas mientras saltaban y ladraban; son unos animales extremadamente celosos. Cuando habían recibido su dosis de afecto, les poníamos los arneses y comenzaban de nuevo los signos de alegría. Aunque parezca extraño, creo que puedo asegurar que a estos perros les encantan sus arneses. Aunque ellos sabían que eso significaba trabajo, se quedaban extasiados ante la presencia de esos utensilios. De todas formas, debo apresurarme a añadir que tan sólo sucedía en esos momentos. Después de un largo y fatigoso viaje con los trineos, las cosas se veían de otra manera. En cuanto tenían colocados los arneses, comenzaba el primer problema del día. Era imposible mantenerlos quietos. La abundante comida de la noche anterior, seguida del descanso, les proporcionaba una sobredosis de energía y de vitalidad difíciles de contener. Tenían que probar el látigo y era una pena tener que comenzar así el día. Después de haber asegurado el trineo anclándolo en el hielo, y con los seis perros dispuestos con sus arneses, todo estaba preparado. En ese momento se tiene la

tentación de pensar que lo único que hay que hacer es soltar amarras y correr directos pendiente abajo hasta el barco. Nada más lejos de esto. En los alrededores de las tiendas había cantidad de utensilios desperdigados, embalajes, materiales de construcción, trineos vacíos, etc; dirigir los trineos de forma adecuada entremedias de este lío no era fácil. El mayor interés de los perros se concentraba en todos estos objetos, y teníamos mucha suerte si no terminábamos llevándonos algo por delante y volcando sobre el hielo.

Sigamos uno de estos paseos matutinos: los hombres están preparados y sus perros ya tienen los arneses bien colocados. Uno, dos, tres, y todos se lanzan al unísono. Es como un vendaval, antes de poder blandir el látigo uno se encuentra pasando como una exhalación por el medio de un montón de materiales de construcción. Los perros han conseguido el deseo de su vida, hacer una profunda investigación de esos materiales, quizá algo característico de estos perros, pero incomprensible para nosotros. Mientras este proceso se sigue desde fuera con gran disfrute, el guía del trineo tiene que comenzar a poner orden de nuevo y desliar los ramales que han quedado enredados en maderas, postes o cualquier otra cosa que rondase por el lugar. A juzgar por las expresiones, el guía no ha llegado a conseguir sus deseos. Finalmente, tiene que preparar todo de nuevo. Se consuela cuando, al mirar alrededor, se da cuenta de que no es el único que tiene problemas; quien más quien menos anda por los mismos vericuetos. Es un espectáculo digno de una comedia. Uno de los veteranos también ha fracasado y de manera tan estrepitosa que tendrá que emplear mucho tiempo en poner todo a punto otra vez. Todo en orden, se sube a su trineo con triunfante sonrisa y reinicia la marcha. Mientras el viaje discurre por la barrera todo va bien, allí nada distrae a los perros. Los problemas comienzan de nuevo cuando se llega a la parte baja, junto al mar helado. Aquí las focas se tumban en grupos dispersos para calentarse al sol, por lo que la travesía puede terminar siendo bastante tortuosa. Si un grupo de perros de refresco se empeña en tomar la dirección hacia un rebaño de focas, el cambio de ruta se convierte en toda una experiencia. Yo, personalmente, en esas ocasiones empleaba el único remedio que funcionaba, volcar el trineo. En nieve suelta, con el trineo boca abajo, los perros se detenían pronto. En ese momento se necesita estar avispado para

colocar de nuevo el trineo en la dirección correcta, darle la vuelta con la mayor de las calmas y reiniciar la marcha. Pero desafortunadamente no siempre uno tiene la pericia necesaria. El deseo de vengarse de estos granujas desobedientes predisponía al guía a repartir castigos. Pero no es tan fácil como parece. Una vez que has volcado el trineo, estará más anclado a la nieve cuanto más tiempo permanezcas sentado sobre él; ahora bien, esto sucede si el trineo está cargado. El problema comienza si vas de vacío; aquí el sistema no funciona… ¡y los perros lo saben! Nunca puedes castigar a todos al mismo tiempo y, mientras le dedicas tiempo a uno, los demás van por libre, lo que no es bueno para el guía. Con suerte, quizá pueda dar la vuelta al trineo y seguir la marcha, pero cuántas veces hemos visto llegar a los perros con el trineo pero sin su guía. Con estos problemas comenzábamos nuestras jornadas y, desde luego, eran estupendos para activar la circulación sanguínea de todo el mundo. Cuando llegábamos al barco ya teníamos bien sudada la camiseta, a pesar de que la temperatura fuese de -20° C. Pero esto ocurría tantas veces que los guías terminaban agotados. Los perros, por su parte, no necesitaban estímulos, ya tenían suficientes. Los dos kilómetros que separaban el campo base del *Fram* se cubrían en pocos minutos.

El día 21 de enero nos llevamos una gran sorpresa al salir de la tienda. No dábamos crédito a lo que vimos, nos frotamos los ojos y volvimos a abrirlos todo lo que pudimos; no era una buena visión: el *Fram* no estaba. Toda la noche habían soplado fuertes ráfagas de viento y se había levantado ventisca. Probablemente el mal tiempo obligó al grupo de mar a soltar amarras. También pudimos oír con claridad el romper de las olas contra la barrera. Aun así, decidimos no perder el tiempo. El día antes el capitán Nilsen y Kristensen habían cazado cuarenta focas, de las cuales sólo habíamos podido transportar la mitad hasta el campamento en esa misma jornada. Nos pusimos manos a la obra para traer el resto. En el transcurso de la mañana, mientras despellejamos las cazadas y aun cazábamos otras, llegó hasta nuestros oídos el viejo y bien conocido sonido —puf, puf, puf— del motor del *Fram*, y por encima de la barrera pudimos ver el puesto del vigía sobre el palo mayor. No llegó a su antiguo atraque hasta que cayó la tarde. Un fuerte oleaje le forzó a permanecer en mar abierto.

Mientras tanto, los carpinteros estaban ocupados en la construcción de la cabaña. Para el 21 de enero el tejado estaba colocado y el resto del trabajo se podía seguir haciendo bajo cubierto. Esto supuso un gran alivio para los hombres; hasta el momento su trabajo era indudablemente el peor de todos. Aunque tenían que soportar el frío más extremo, nunca se les escuchó la más mínima queja. Cuando me acercaba a su tienda después de un día de trabajo, alguno de ellos estaba ocupado cocinando. La comida siempre consistía en tortas con café negro y espeso. ¡Qué bien sabía! La rivalidad pronto apareció entre los dos carpinteros-cocineros para ver cuál de los dos hacía mejor las tortas. Creo que los dos eran unos maestros. Por las mañanas repetíamos tortas, pero esta vez acompañadas de calientes pastelillos crujientes, con un insuperable café, todo ello preparado incluso antes de que saliera del saco de dormir. Con eso me esperaban a las cinco de la mañana. No es de extrañar que disfrutara de su compañía. Tampoco los hombres del otro campamento sufrían muchas privaciones. Wisting se reveló como un eminente talento en temas culinarios. Su plato preferido era pingüino y gaviota en salsa de tomate. Lo servía con el nombre de «perdiz blanca». Algo inolvidable.

Aquel domingo subimos todos a bordo del *Fram*, a excepción de los hombres que quedaron de guardia en las tiendas, para pasar unos momentos de asueto. Habíamos trabajado bastante duro esa semana.

El lunes 23 de enero comenzamos a transportar las provisiones a la estación. Para ahorrar tiempo, decidimos no llevarlas directamente a la cabaña, sino dejarlas almacenadas entre tanto en un alto situado al sur del monte Nelson. Este lugar distaba poco más de quinientos metros de la cabaña, pero con las condiciones del hielo, a la larga, nos evitábamos una buena cantidad de recorrido. Una vez que el *Fram* zarpase terminaríamos de realizar el trayecto. Aunque la verdad sea dicha, tuvimos tan poco tiempo que al final dejamos este punto como almacén general. Subir con los trineos hasta allí resultó al principio un tanto trabajoso. Los perros, que estaban acostumbrados a tomar el camino hacia el campo de abajo, entre Nelson y Rönniken, no podían entender por qué tenían que cambiar la ruta acostumbrada. El viaje con los trineos vacíos hasta el barco era especialmente problemático. Desde este punto los perros podían oír ladrar a

sus compañeros al otro lado del monte Nelson en el campo de abajo, y ocurrió más de una vez que fueran los perros los que tomaran el mando de la situación. Y cuando les da por hacer estas cosas, no es fácil tomar el control sobre ellos. Todos pasamos por trances similares. Ninguno de nosotros se libró de hacer un viaje extra. Según las provisiones iban llegando, cada guía descargaba su trineo y colocaba las cajas con el orden establecido de antemano. Comenzamos colocándolas en grupos de igual contenido sobre la pendiente. De esta forma era fácil encontrar lo que se buscaba en cada momento. La carga era de trescientos kilogramos (o seis cajas) por trineo. Teníamos que transportar unas novecientas cajas y calculamos poder hacerlo en una semana. Todo sucedió tan bien como habíamos calculado.

Para el mediodía del sábado 28 la cabaña ya estaba preparada y las novecientas cajas en su lugar. El almacén de provisiones presentaba una imponente apariencia. Grandes filas de cajas dispuestas sobre la nieve, todas ellas con su numeración visible, de forma tal que nos fuera fácil encontrar lo que buscáramos con toda rapidez. Y allí estaba la casa, totalmente terminada, tal y como se montó en su lugar de origen, Bundefjord. Aunque sería difícil imaginar un entorno tan distinto: allí, verdes pinos y agua por doquier; aquí, hielo y nada más que hielo. Sin embargo, ambos escenarios me parecían igual de hermosos; aún hoy dudo sobre cuál fue mi preferido de los dos. Mis pensamientos viajaron lejos, miles de kilómetros, en un segundo. Creo que los bosques de Bundefjord ganaron aquel día.

Como ya he mencionado, confiábamos la seguridad de nuestras cosas al hecho de que nuestra cabaña estaba sujeta al hielo de la barrera, y el tiempo tranquilo que habíamos tenido hasta ahora nos hacía suponer que las condiciones climáticas no iban a ser tan malas como habíamos previsto. Estábamos satisfechos con las cimentaciones que habíamos excavado en la barrera. La parte exterior de la cabaña estaba impregnada de alquitrán y el techo lo cubrimos de láminas aislantes también alquitranadas, lo cual hacía que destacara entre la nieve. Aquella tarde levantamos los dos campamentos provisionales y nos mudamos a nuestro hogar: «Framheim»[18] ¡Qué impresión nos causó cuando abrimos la puerta!

¡Acogedora, cómoda, limpia y ordenada! El linóleo recién puesto de la cocina y del salón de estar relucía. Teníamos una buena razón para sentirnos felices. Habíamos conseguido terminar otra importante tarea y en menos tiempo del que pensábamos. El camino hacia nuestra meta final se estaba despejando, comenzamos a vislumbrar el castillo en la distancia. ¡La Bella aún está durmiente, pero se acerca el momento del beso que la despertará!

Éramos un grupo feliz que, reunidos esa primera noche en la cabaña, brindamos por el futuro con la música del gramófono. Llevamos a la cabaña a todos los perros, también a los cachorros ya crecidos, y los atamos alrededor de un recinto cuadrado hecho de cuerdas de cuarenta y cinco metros de lado. Y, aunque parezca mentira, sus ladridos eran para nosotros como la música de un concierto. Reunidos como estaban y, bajo la batuta de algún gran director de orquesta, de día nos ofrecían conciertos y, lo que era peor, también de noche. ¡Extraños animales! ¿Qué querrían decirnos con esos aullidos? Comenzaba uno, después dos más, y al final los cien aullaban al unísono. Por regla general, durante estos conciertos permanecían sentados, estirando sus cabezas hacia arriba tanto como podían y aullaban con todo su corazón. Se les veía muy concentrados y no era fácil distraerlos. Pero lo más extraño era cómo terminaba su demostración. Todos paraban de golpe. No había ningún rezagado, ni resonaba la tan acostumbrada petición de «otra, otra». ¿Cómo lo hacían para callarse todos a la vez? Había estudiado el hecho una y otra vez, pero siempre sin llegar a un resultado claro. Se podía pensar que todo era una canción aprendida. ¿Poseerán estos animales la capacidad de comunicarse entre ellos? La cuestión es extraordinariamente interesante. Después de tanto tiempo tratando con perros esquimales, ninguno de nosotros duda de que sea así. Al final terminé por entender sus diferentes sonidos, y podía saber por sus ladridos lo que estaba sucediendo aun sin verlos. Luchas, juegos, amores, etc., cada uno tenía su sonido especial. Si querían demostrar afecto y cariño a sus guías, lo hacían de muchas formas diferentes. Si alguno hacía algo mal —sabían perfectamente que había cosas prohibidas, como por ejemplo robar comida de los almacenes—, los demás, que no habían tomado parte, daban rienda suelta a un tipo de sonido totalmente distinto a los ya mencionados. Muchos de nosotros aprendimos a diferenciar cada uno de estos sonidos.

Difícilmente puede encontrarse un animal más interesante para observar y que le ofrezca a uno tal variedad de estudios como el perro esquimal. De su antecesor, el lobo, ha heredado el instinto de la supervivencia, la ley del más fuerte, en mucho mayor grado del que poseen nuestros perros domésticos. La lucha por la vida comienza en una temprana madurez, lo que les proporciona cualidades tales como grandes dosis de resistencia y frugalidad. Su inteligencia es aguda, clara y preparada para desarrollar el trabajo para el que han nacido y en las condiciones en las que se tiene que realizar. No debemos considerar al perro esquimal como lento en el aprendizaje porque no se siente cada vez que le demos un terrón de azúcar; estos pequeños juegos no tienen nada que ver con las serias tareas en las que tiene que emplear su tiempo, nunca llegará a comprender bien del todo lo del terrón de azúcar. La ley del más fuerte es su única norma. La voz del que manda es indiscutible, todo le pertenece. Los débiles se tienen que conformar con las migajas. El sentido de la amistad aparece de una forma espontánea entre ellos, pero siempre acompañada por el respeto y el miedo al más fuerte. El débil, con su instinto de protección, busca la seguridad del fuerte. El fuerte acepta la posición de protector y así se asegura un leal servidor pensando en que pueda aparecer uno más fuerte que él… y eso mismo ocurre en sus relaciones con el hombre. El perro ha aprendido a valorar al hombre como su benefactor y de quien recibe todo lo que necesita. El afecto y la lealtad también juegan un papel importante en esa relación, pero no hay duda de que, si analizamos más a fondo todas estas cuestiones, de una u otra forma el instinto de supervivencia está en la raíz de todo. Como consecuencia de ello, el respeto por su dueño es mucho más grande del que pueda llegar a tener un perro doméstico, que sólo entiende este respeto por miedo a un posible castigo. Podría quitar la comida de la boca a cualquiera de mis doce perros sin vacilar, y ninguno de ellos intentaría morderme. ¿Y por qué? Porque saben que, de otro modo, la próxima vez quizá se queden sin comida. No intentaría hacer lo mismo con un perro doméstico. Este defendería su comida incluso con los dientes si fuese necesario. Y eso a pesar de que estos perros muestran la misma apariencia de respeto que los otros. Entonces, ¿cuál es la razón? Pues que su respeto no está basado en convicciones sólidas, como el instinto de

supervivencia, sino simplemente en el miedo a una paliza. Ejemplos como este indican que sus convicciones son débiles; el deseo de comida vence al miedo del palo, y el resultado es un mordisco.

Unos días más tarde se unió a nosotros el último miembro del equipo que pasaría el invierno en la barrera, Adolf Henrik Lindstrøm, y con su llegada podíamos considerar terminados nuestros preparativos. Hasta ahora había permanecido a bordo haciendo las funciones de cocinero, pero ahora ya no era necesario. Su arte sería más apreciado entre «los cotorras». El miembro más joven de la expedición, el cocinero Karinius Olsen, se hizo cargo desde ese día de la cocina del *Fram*, y realizó este trabajo de forma concienzuda y extremadamente capaz hasta que el barco alcanzó Hobart en marzo de 1912, donde de nuevo volvió a encontrar ayuda. Fue un excelente trabajo realizado por un chaval de sólo veinte años. Ojalá hubiera muchos como él.

Con Lindstrøm, pues, tanto la cocina como el pan diario estaban bajo control. El humo subía alegremente por la brillante chimenea negra y proclamaba que la barrera ahora sí estaba habitada. Qué acogedor era llegar con los trineos después de un día de trabajo y ver el humo alzándose en el aire. Aparentemente es poca cosa, pero para nosotros significaba mucho. Con la llegada de Lindstrøm no sólo conseguimos tener preparada la comida, sino también la luz y la ventilación, materias que eran su especialidad. La lámpara fue lo primero que preparó; proporcionaba el ambiente necesario para que nos sintiéramos bien y así poder pasar el largo invierno de manera confortable. También se preocupaba de que la cabaña estuviera bien ventilada, aunque en este apartado estuvo acompañado de Stubberud. Entre los dos consiguieron proporcionar el aire más limpio y puro en el interior de la cabaña sobre la barrera, durante toda nuestra estancia. Es verdad que esto no se podía conseguir sin un duro trabajo, pero eso no les importó. Los sistemas de ventilación suelen ser caprichosos y propensos a fallar, eso ocurría entonces y ocurre ahora. Sobre todo los días de calma total. Muchos fueron los ingeniosos sistemas que emplearon para resolverlo. Generalmente, colocaban un infiernillo portátil *Primus* debajo del tubo de salida del aire para quitar el hielo que se acumulaba en el de entrada. Mientras uno tumbado boca abajo introducía el infiernillo en el

tubo de salida, para que el aire caliente subiera, el otro, subido en el tejado, rompía los trozos de hielo que se formaban en el de entrada para que el aire circulara. Esta tarea podía durar más de una hora, pero los dos jamás se daban por vencidos. Eso sí, cuando terminaban, la ventilación quedaba restablecida y sus efectos eran claros y evidentes. No cabe duda de que en una base de invierno como la nuestra la ventilación es de gran importancia, tanto por la salud como por el confort. He leído de expediciones en las cuales los miembros han sufrido constantemente de resfriados, catarros y enfermedades similares. Esto no es más que la consecuencia de una mala ventilación. Si la renovación de aire es suficiente, el combustible tendrá mejor rendimiento, lo que significa mayor calor en el interior. Una mala ventilación significa que gran parte del combustible se perderá sin quemarse y los resultados serán el frío y la humedad. De ahí que una buena ventilación sea un requisito fundamental. Nosotros sólo usábamos la lámpara de alumbrado en la cabaña, junto a la estufa de la cocina, y así manteníamos nuestra habitación tan caliente que hasta los que teníamos las literas en la parte de arriba nos quejábamos de calor.

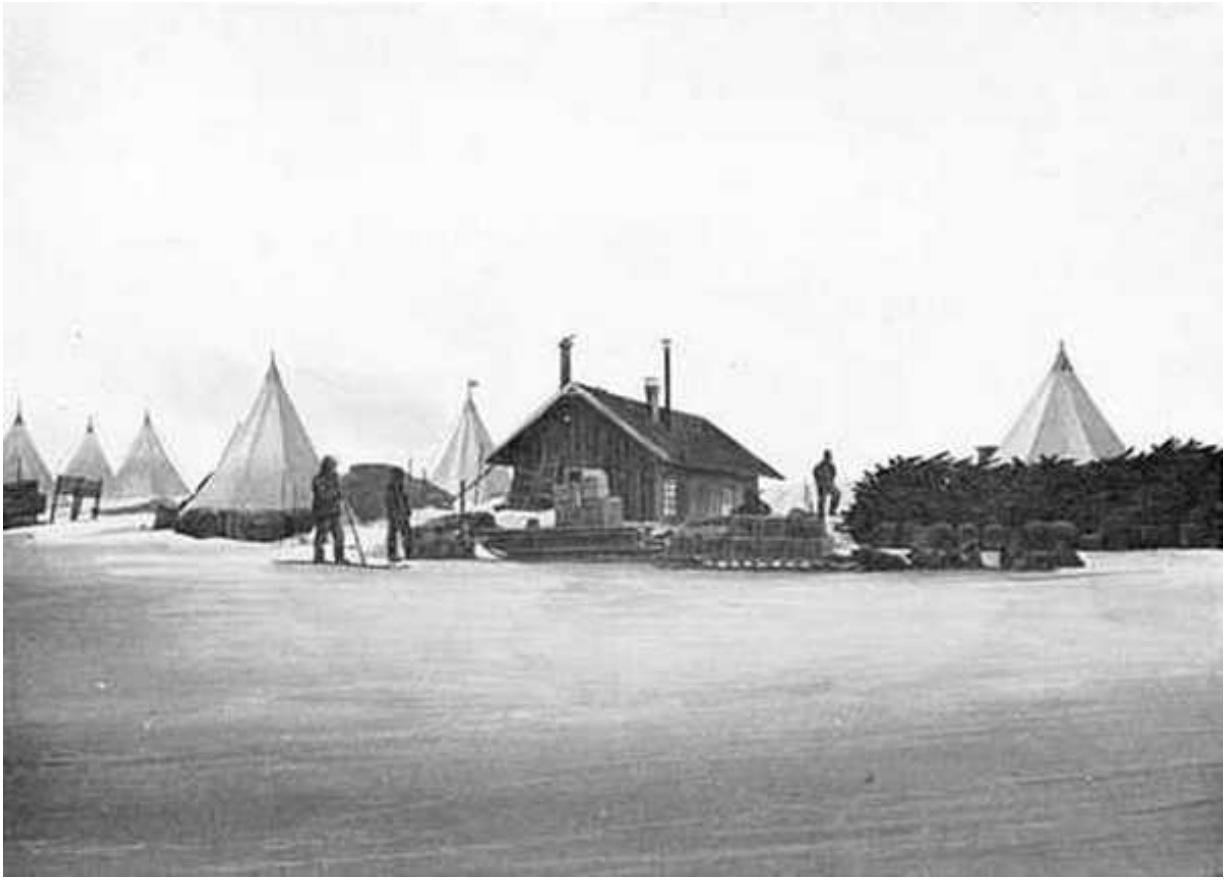
Originalmente colocamos diez literas en la habitación, pero como sólo éramos nueve retiramos una y colocamos en su lugar nuestra taquilla de los cronómetros. Contenía tres cronómetros marinos, además de seis relojes que utilizamos de forma continua durante todo el invierno. El instrumental meteorológico lo dejamos en la cocina, que era el único sitio posible. Lindstrøm asumió el puesto de subdirector de la estación meteorológica de *Framheim*, así como el de constructor de instrumentos para ese fin. Bajo la cubierta del tejado guardamos todo lo que no soportaría heladas severas, como medicinas, jarabes, mermeladas, cremas, conservas y salsas, junto con las cajas de los trineos. También hicimos un hueco para la biblioteca en ese mismo lugar.

La semana que comenzó el día 30 de enero la empleamos en traer a la cabaña carbón, madera y aceite, así como todos los suministros de pescado seco. Ese verano la temperatura osciló entre -15 y -25° C, una estupenda temperatura veraniega. También cazamos muchas focas a diario, y llegamos a tener unas cien apiladas a la entrada de la cabaña. Una noche, mientras cenábamos, Lindstrøm se acercó y nos dijo que ya no necesitábamos bajar

al mar a cazar focas, ya que venían ellas solas donde estábamos. Salimos fuera y vimos que era verdad. No demasiado lejos, una foca cangrejera venía directa hacia la cabaña, brillante como un recipiente de plata al sol. Nada más llegar la fotografiamos, y a continuación pasó a formar parte de nuestra despensa.

Un día tuve una curiosa experiencia. Mi mejor perro, *Lassesen*, casi se congela la pata trasera izquierda. Ocurrió un día que no usamos los trineos. Era un amante de la libertad y vio la posibilidad de soltarse cuando nadie lo observaba. Por supuesto, aprovechó su libertad, como la mayoría de estos perros, para pelear. Aman las peleas y no pueden impedirlo. Comenzó una disputa con *Odín* y *Thor* que terminó en batalla. En el transcurso de la pelea, *Lassesen* se enredó la pata con una de las cadenas, presionándola tanto que llegó a cortarle la circulación. No sé cuánto tiempo estaría con la pata así pero, cuando llegué, vi enseguida que el perro no estaba bien. Examinándolo con más detenimiento pude apreciar que toda la herida se estaba congelando. Durante hora y media intenté restaurar la circulación en la zona. Después de darle masajes y frotar con mis manos lo conseguí. Al principio, cuando el miembro estaba insensible, todo fue bien pero, cuando la sangre comenzó de nuevo a fluir, apareció el dolor y *Lassesen* comenzó a ponerse impaciente. Se quejaba y llevaba la cabeza hacia la zona afectada, indicándome que lo que le estaba haciendo le producía dolor. Pero en ningún momento hizo ademán de querer huir. La pata terminó bastante hinchada, pero al día siguiente *Lassesen* estaba tan bien como siempre, aunque, la verdad sea dicha, un poco cojo.

Las anotaciones en mi diario en aquellos días eran de tipo telegráfico, sin duda por la cantidad de trabajo que teníamos. Así, la entrada final del mes de febrero rezaba con las siguientes palabras: «Un pingüino emperador nos ha hecho una visita, caldo a la taza». No hacía falta un epitafio mucho más extenso.



Framheim con alguna tienda alrededor En total había 14 tiendas de campaña en torno de la casa. La mitad de ellas fueron el hábitat de los perros, mientras que el resto se utilizaban como almacén de alimentos y suministros

En aquella semana liberamos al equipo de mar de los últimos perros, cerca de veinte cachorros. Fue una fiesta a bordo cuando el último abandonó la cubierta y, desde luego, no había nada de lo que sorprenderse. Con el termómetro, que últimamente rondaba los -20° C, era imposible mantener la cubierta limpia ya que todo se congelaba de forma inmediata. Una vez que todos desembarcaron sobre el hielo, la tripulación en pleno comenzó a trabajar con agua y sal, y en un corto período de tiempo pudimos volver a reconocer al *Fram*. Metimos a los cachorros en cajas y comenzamos el viaje de subida a la cabaña. Preparamos una de las tiendas de dieciséis plazas para instalarlos, pero ellos declinaron entrar: no pudimos hacer otra cosa que dejarlos fuera, pues era su deseo. Todos pasaron gran parte del invierno al aire libre; mientras tuvieron despojos de focas a su disposición se quedaron en la ladera, pero luego buscaron otros lugares. Así

que la tienda que los más jóvenes habían despreciado se empleó en otros menesteres. Cuando una hembra iba a tener cachorros la dejábamos entrar, de ahí que la tienda comenzó a llamarse «la maternidad». Comenzamos a levantar una tienda tras otra y *Framheim* daba la impresión, cada vez más, de ser un lugar importante. Cada uno de los ocho equipos en los que estábamos divididos tenía su propia tienda de dieciséis plazas. Dos más para el pescado seco y una para la carne fresca, otra para las cajas de provisiones y otra para el carbón y la madera: en total, catorce. Siguiendo un plan trazado de antemano, cuando todo estuvo montado llegó a parecer un verdadero campamento.

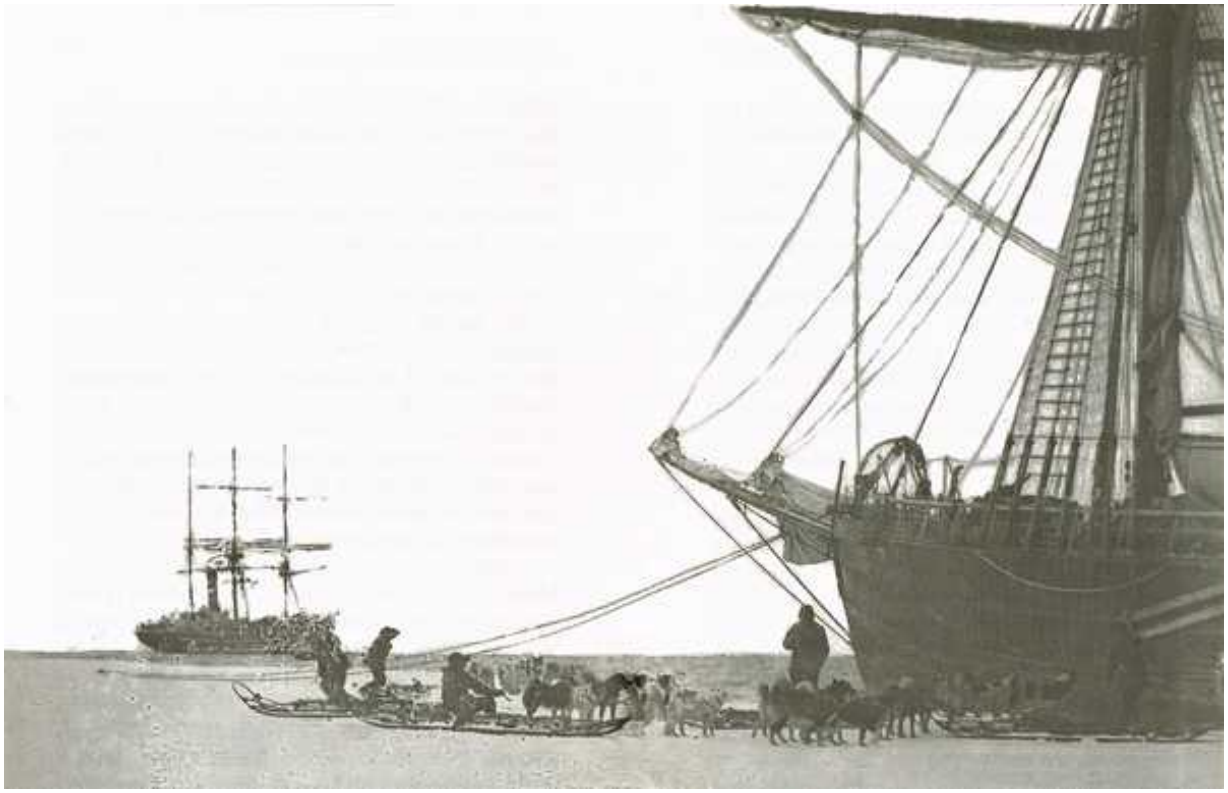
Para entonces, los arneses de los perros habían sufrido importantes cambios ya que uno de los miembros del equipo había tenido la feliz idea de fusionar los dos tipos, el usado en Alaska y el de Groenlandia. El resultado satisfacía todas las exigencias; en el futuro siempre emplearíamos estos arneses, y comprobamos que eran superiores a cualquier otro. También los perros parecían más cómodos con ellos. Eran más prácticos y fáciles de manejar por lo que desechamos completamente las partes de cuero tan comunes en los arneses de Groenlandia.

El 4 de febrero fue un día muy completo. Como era costumbre, a la seis y media de la mañana bajamos al *Fram* con nuestros trineos vacíos. Cuando el primer hombre alcanzó la cima de la cresta, comenzó a agitar sus brazos y a gesticular como un demente. Entendí que había visto algo, pero no el qué. El siguiente hombre en alcanzar la cima aún fue peor, este incluso trataba de gritarme. Pero era inútil, yo seguía sin entender. El tercero en llegar a la cresta fui yo, pues la curiosidad me apremiaba. Sólo había recorrido unos metros más cuando todo quedó explicado. Siguiendo el borde del hielo, justo al sur del *Fram*, un gran barco se encontraba amarrado. Ya habíamos hablado de la posibilidad de encontrarnos con el *Terra Nova*, el barco del capitán Scott, en su viaje a la tierra del Rey Eduardo VII; pero fue una gran sorpresa igualmente. Ahora el turno de mover los brazos era mío y puedo asegurar que no tenía nada que envidiar a los dos primeros hombres. Todo el que iba llegando a la cresta repetía los mismos gestos. Cuando llegó el último hombre no pude ver sus ademanes, pero estoy seguro de que repitió lo mismo que habíamos hecho todos. Si un

extraño nos hubiera visto en ese momento nos hubiera tomado por lunáticos peligrosos. El camino de bajada se nos hizo más largo que de costumbre, pero al final llegamos y nos explicaron todo. El *Terra Nova* había llegado a medianoche. Nuestro vigía había ido a por un taza de café —no había nada malo en ello— y cuando subió de nuevo a cubierta encontró un barco a los pies de la barrera. Se frotó los ojos, se pellizcó las piernas e intentó convencerse de que no estaba dormido. Nos contó que, después de soportar el dolor de sus propios pellizcos, llegó a la conclusión de que realmente había otro barco en aquel lugar del mundo.

El teniente Campbell, el jefe de este equipo, iba camino de la tierra del Rey Eduardo VII para llevar a cabo allí sus exploraciones. Desembarcó y vino a bordo primero, como visita de cortesía a Nilsen. Nos trajo la noticia de que no habían podido alcanzar tierra firme y ahora se disponían a volver por el estrecho de McMurdo, hasta el cabo Norte, para explorar esas tierras. En cuanto llegamos a bordo, el teniente Campbell nos visitó de nuevo y me contó esas mismas noticias él mismo.

Cargamos nuestros trineos y volvimos a casa[19]. A las nueve en punto tuvimos el gran placer de recibir la visita del teniente Pennell, comandante del *Terra Nova*, el teniente Campbell y el cirujano de la expedición, que fueron los primeros invitados a nuestro hogar. Compartimos un par de agradables horas juntos. Tres días después les devolvimos la visita y subimos a bordo del *Terra Nova* para almorzar. Nuestros anfitriones fueron extremadamente amables y se ofrecieron a llevar nuestro correo hasta Nueva Zelanda. Si hubiese tenido más tiempo, hubiera aprovechado tan amistoso ofrecimiento, pero cada hora era preciosa. Y pensé que no valía la pena andar escribiendo cartas en aquel momento.



Aunque esta foto está muy maltrecha no hemos podido evitar incluirla. Pertenece a un momento histórico: el encuentro del *Fram* con el *Terra Nova*, el barco de la expedición de Scott. Cuentan que uno de los miembros de la tripulación del *Terra Nova* que visitó el *Fram* y la estación de *Framheim*, tras ver la logística y la impecable organización de la expedición de Amundsen, aconsejó a Scott, en cuanto se reunió con él, que no iniciara su viaje al Polo

A las dos de la tarde el *Terra Nova* soltó amarras y abandonó la bahía de las Ballenas. Después de su visita nos ocurrió algo bastante extraño. Casi todos habíamos cogido frío y estábamos acatarrados; nos duró unas cuantas horas y después desapareció. Sus síntomas fueron estornudos y mucosidad nasal.

El día siguiente, domingo 5 de febrero, los «piratas», como llamábamos al equipo del *Fram*, fueron nuestros invitados. Formaron dos grupos, ya que no podían abandonar el barco todos al mismo tiempo. Cuatro vinieron al almuerzo y seis a cenar. No teníamos mucho que ofrecer, pero nuestra invitación fue para pasar un rato entretenido con ellos, para mostrarles nuestro nuevo hogar en el que nos dejaban y para desearles un buen viaje.

Capítulo VI. Los viajes de almacenamiento

Después de tanto tiempo transportando equipos y provisiones desde el *Fram*, era evidente que ya sobraba gente para ese trabajo. Decidimos que, mientras unos seguían con el trabajo acostumbrado, el resto se dedicaría a otras cosas. De ahora en adelante cuatro hombres seguirían trayendo lo poco que quedaba, mientras que los cuatro restantes marcharían hacia el sur para alcanzar la latitud 80° S; en parte para explorar los lugares más cercanos y en parte para comenzar a llevar las provisiones necesarias en esa dirección. Estos preparativos nos dieron suficiente quehacer. Ahora, los cuatro hombres que continuaban trabajando en la estación —Wisting, Hassel, Stubberud y Bjaaland— tenían que cargar sus trineos tanto como podían. Los demás estábamos ocupados en los preparativos de la marcha. El problema era que no sabíamos muy bien lo que había que preparar de antemano para un viaje tan largo, ya que no teníamos experiencia. Eso era lo que íbamos a adquirir en adelante.

Nuestra salida quedó fijada para el viernes 10 de febrero. El día anterior fui al *Fram* para despedirme, ya que lo más seguro era que a nuestra vuelta ya hubiera zarpado. Tenía mucho que agradecer a nuestros valientes compañeros. Sabía que era algo duro para todos ellos, sin excepción, tener que abandonarnos ahora que empezaba lo más interesante, y volver a mar abierto para luchar durante meses contra el frío y la oscuridad, contra hielos y tormentas, para regresar un año después a recogernos. Ciertamente era una tarea dura, pero no había quejas. Todos se comprometieron a hacer lo mejor para poder conseguir nuestro objetivo común y siguieron realizando sus tareas como siempre. Dejé por escrito órdenes para el comandante del *Fram*, el capitán Nilsen. Lo sustancial de esas órdenes se podían resumir en pocas palabras: «Sigue con nuestro plan de la forma que mejor creas». Conocía al hombre al que le estaba dando las órdenes. El más honrado y

capaz segundo de a bordo que jamás podría tener. Sabía que el *Fram* estaba seguro en sus manos.

El teniente Prestrud y yo nos dirigimos hacia el sur en busca de otro lugar apropiado para subir la barrera desde la bahía. El mar helado estaba totalmente liso a esta distancia; sólo unas pequeñas grietas aquí y allá. Un poco más arriba de la bahía se apreciaban unos curiosos y largos montículos formados hacía mucho tiempo. ¿A qué podrían deberse? Esta parte estaba bastante protegida del mar, de ahí que estas formaciones no se pudieran atribuir a la acción de las olas. Esperábamos poder estudiar estas formaciones de una manera más detallada posteriormente; ahora no había tiempo para ello. El camino más corto y directo hacia el sur era el que habíamos descubierto ahora. La bahía no era ancha en este punto. La distancia entre *Framheim* y este lugar era de unos cinco kilómetros. La ascensión de la barrera no fue difícil, a excepción de unas cuantas fisuras que no presentaban mayor dificultad. No nos llevó mucho tiempo subir, excepto en su parte de mayor pendiente. La ascensión fue muy emocionante. ¿Qué veríamos en la cima? Hasta ahora nunca habíamos tenido una vista ininterrumpida de la barrera hacia el sur, esta sería la primera vez. Cuando llegamos arriba no nos sorprendió la vista, una interminable llanura que se perdía en el horizonte en dirección sur. Por supuesto, podíamos ver los montículos antes mencionados, una buena referencia para futuros viajes. La marcha fue excelente; una fina capa de nieve suelta se extendía por la dura superficie y la hacía muy apropiada para el esquí. La superficie del suelo nos indicaba que habíamos encontrado el lugar idóneo para nuestros esquís, una capa de nieve larga y estrecha. Habíamos encontrado lo que estábamos buscando, una ascensión para nuestros viajes de almacenamiento y un paso abierto hacia el sur. Marcamos el lugar con una bandera y le pusimos el nombre de «punto de partida». En el camino de vuelta, según descendíamos, nos encontramos con grandes rebaños de focas que yacían dormidas. Ni se enteraron de nuestra presencia. Si nos acercábamos y las despertábamos, tan sólo levantaban un poco sus cabezas, nos miraban por un momento, se daban la vuelta y seguían durmiendo. Es evidente que estos animales, aquí en el hielo, no tienen

enemigos. Deberían echar un vistazo a sus hermanas del norte para saber qué hacer en caso de sentir miedo.

Aquel día usamos por primera vez ropas de piel —piel de reno confeccionada al estilo de los esquimales— que demostraron ser demasiado cálidas. Más tarde volvimos a tener la misma experiencia. Con bajas temperaturas estas ropas de reno son, con diferencia, las mejores, pero por lo general aquí en el sur no tuvimos bajas temperaturas cuando viajamos en los trineos. En las pocas ocasiones que experimentamos frío siempre nos cubríamos de estas pieles. Cuando volvimos por la noche de nuestro reconocimiento, no necesitamos tomar un baño turco.

El 10 de febrero a las nueve y media de la mañana salió la primera expedición hacia el sur. Fuimos cuatro hombres, con tres trineos y dieciocho perros, seis por trineo. La carga ascendía a unos doscientos cincuenta kilogramos de provisiones por trineo, además de los equipos necesarios para el viaje. No podíamos decir, ni de manera aproximada, qué distancia recorreríamos, todo nos era desconocido. Lo primero que llevamos en nuestros trineos fue el pemmican de nuestros perros para el almacén, más de ciento cincuenta kilogramos por trineo. También llevamos bastante cantidad de carne de foca en filetes, grasa, pescado seco, chocolate, margarina y galletas. Disponíamos de diez largas cañas de bambú con banderas negras para indicar el camino. El resto del equipo consistía en dos tiendas para tres hombres cada una, cuatros sacos de dormir y utensilios para cocinar.

Los perros estaban muy excitados y dejamos *Framheim* a mata caballo. A lo largo de la barrera todo fue bien. Mientras marchamos por el mar helado tuvimos que pasar a través de cantidad de montículos de nieve que hacían que la superficie fuese muy irregular, lo cual tuvo sus consecuencias: primero un trineo y luego los demás rodaron por la nieve. A pesar de ello no hubo ningún daño; probamos el equipo por primera vez y eso siempre es una ventaja. También tuvimos que pasar bastante cerca de varios grupos de focas y fue una tentación demasiado grande. Un grupo de perros se lanzó al galope hacia ellas. Pero en esta ocasión la carga era pesada y pronto se cansaron de este trabajo extra. En la bahía estábamos a la vista del *Fram*. El hielo le había permitido, esta vez, situarse justo al lado de la barrera.

Nuestros cuatro compañeros, que se quedarían en la cabaña, nos acompañaron. En primer lugar porque querían vernos marchar y en segundo lugar porque podrían echarnos una mano para subir la barrera, pues temían que tuviésemos que sudar la camiseta de hacerlo nosotros solos. Después se irían a cazar focas. Aquí había muchas oportunidades; por donde uno mirara había focas, grandes y pesadas bestias.

Dejé a Wisting al mando del grupo que se había quedado en casa y con bastante tarea que realizar. Tenían que transportar desde el barco el material que faltaba y construir un largo y amplio tejadillo sobre la pared oeste de la cabaña, de manera que no tuviésemos que pasar directamente sobre el hielo para acceder al interior por la puerta de la cocina. Al mismo tiempo podríamos utilizarlo como taller. Pero de todas formas, no podían olvidar la caza de focas. Era muy importante para nosotros conseguir una cantidad suficiente de carne, tanto para nuestra alimentación como para la de nuestros perros si no queríamos tener que pasar privaciones. Había mucho que hacer. Si durante el invierno nos quedábamos escasos de carne fresca, la culpa sería sólo nuestra.

Fue una gran idea contar con su ayuda para subir la barrera. Al ser muy empinada tuvimos que trabajar bastante pero, como teníamos muchos perros, enganchamos a los trineos el número suficiente y conseguimos llegar a la parte de arriba. Me gustaría saber qué pensaban a bordo del *Fram*. Ellos podían ver nuestro trabajo mientras subíamos. ¿Cómo se sentirían al vernos sobre la planicie? Yo no sé si recordarían el viejo dicho: *la perfección se consigue con la práctica*.

Hicimos un alto en el punto de partida, donde nos separamos de nuestros compañeros. Ninguno de nosotros estaba especialmente triste. Un fuerte apretón de manos y un adiós. El orden de marcha era el siguiente: Prestrud iba el primero con los esquís, era el encargado de indicar la dirección y de animar a los perros. Siempre marchábamos mejor si alguien se ponía en cabeza. El siguiente era Helmer Hanssen. Durante todos nuestros viajes, este fue siempre su puesto, conduciendo uno de los trineos. Yo le conocía muy bien, ya que habíamos trabajado juntos otras veces y le consideraba un excelente guía de perros desde nuestro primer encuentro. Llevaba una brújula en el trineo con la que verificaba la dirección de

Prestrud. Después marchaba Johansen, también con una brújula. Y, finamente, iba yo, que también llevaba una brújula y el medidor de distancia. Yo prefería conducir el último trineo, ya que de esta forma podía ver todo lo que estaba ocurriendo. Además, por muy cuidadoso que uno fuera, siempre se caen cosas de los trineos durante un viaje. Si el último hombre está pendiente se puede evitar perderlas. Podría enumerar la gran cantidad de cosas que se cayeron durante nuestros viajes y que fueron recogidas por el último hombre. El trabajo más duro, por supuesto, recae en el primer hombre. Tiene que ir abriendo camino y dirigiendo a los perros hacia adelante, los demás sólo tienen que seguirle. Debemos rendir todos los honores al hombre que realizó esta tarea desde el primer día hasta el último, Helmer Hanssen.

La posición del hombre de cabeza no es envidiable comparada con las otras. Tiene la ventaja de que no tiene que pelear con los perros, pero es desconcertante y tedioso progresar solo mirando fijamente la nada. Su único entretenimiento son los gritos del trineo que le sigue: «un poco a la derecha», «un poco a la izquierda». Con el tono con el que se decían estas palabras, no creo que le sirvieran de entretenimiento. Esos gritos, entonces y ahora, suenan de tal forma que le hacen a uno sentirse culpable de todo lo que sucede. A veces te hacen sentir un escalofrío por la espalda, sobre todo cuando los gritos del compañero vienen acompañados de la palabra «zoquete»; por el tono no solía haber margen para la mala interpretación. No es fácil marchar en línea recta por una superficie sin puntos de referencia. Imagina una gran planicie que tienes que cruzar con una espesa niebla, con una calma total y una capa de nieve totalmente lisa y sin irregularidades. ¿Lo podrías hacer? Quizá un esquimal pueda, pero nosotros no. Nosotros iríamos dando tumbos a izquierda y derecha, lo que significa que al guía que lleva la brújula le damos infinidad de problemas. Es extraño cómo afecta a la mente. El hombre que lleva la brújula sabe que el guía no puede hacerlo mejor, incluso sabe que él mismo no lo haría mejor, sin embargo, siempre tiene la creencia de que el inocente guía hace esos cambios de rumbo para molestarle; así, como acabo de decir, las palabras «un poco a la izquierda» también significa «zoquete», y esto lo piensa tanto el primer hombre del segundo como el segundo del primero. Sobre esto yo

tengo las dos experiencias, aunque los más propensos a pensar mal son los guías de trineos. Para estos todo pasa más rápidamente. Tienen que estar pendientes de sus perros, para que todos trabajen y ninguno se escaquee. Además de otros muchos detalles de los que no puede olvidarse y todo ello manteniendo siempre los ojos sobre el trineo. Si no lo hace así, cualquier pequeño desnivel puede lanzar el trineo por los aires antes de darse cuenta, y el vuelco de un trineo con cuatrocientos kilos no es para bromear. Y a pesar de todos estos riesgos, siempre tiene que poner su total atención al que va delante de él.

Desde el punto de partida, la barrera tenía una pronunciada pendiente hasta la cumbre donde comenzaba la planicie totalmente llana. Cuando llegamos a la cima, hicimos otro alto. Nuestros compañeros ya habían desaparecido camino de su trabajo, pero en la distancia aún podíamos ver el *Fram* destacando entre el brillo azul blanquecino del hielo. Teniendo en cuenta las limitaciones de las posibilidades humanas, ¿volveríamos a reunirnos con él? Y en el caso de que así fuera, ¿en qué condiciones? Quedaba mucho tiempo para poder volver a encontrarnos de nuevo. El inmenso océano por un lado y las desconocidas regiones de hielo por el otro. ¡Cuántas cosas podían ocurrimos! Con el ondear de su bandera, el *Fram* nos dio su último adiós, y poco después desapareció de nuestra vista. Ahora sí que estábamos en camino hacia el sur. Este primer viaje hacia el interior de la barrera era, sin duda, muy emocionante. El terreno era totalmente desconocido y nuestros equipos no estaban contrastados sobre el terreno. ¿Con qué tipo de regiones tendríamos que enfrentarnos? ¿Continuaríamos con esta llanura sin límites y sin obstáculos de ninguna clase? O, por el contrario, ¿nos encontraríamos con algún fenómeno natural imposible de superar? ¿Estábamos en lo cierto al pensar que los perros eran el mejor sistema de transporte por estas regiones? ¿O hubiera sido mejor llevar renos, ponis, vehículos a motor, aviones o cualquier otro medio? Avanzábamos a una velocidad acompasada; la marcha era perfecta. Los perros pisaban sobre una fina capa de nieve suelta, lo justo para tener un buen agarre.

Roald Amundsen con los hombres que llegaron al polo Sur. De izquierda a derecha, Hassel, Wisting, Amundsen, Bjaaland y Hansen. (Puerto de Hobart, Tasmania, a la vuelta de la expedición)

Las condiciones atmosféricas no eran las que hubiéramos deseado para estas desconocidas tierras. Es verdad que el tiempo era tranquilo y apacible, muy agradable para viajar, pero la luz no era buena. Una neblina gris, la más indeseable clase de luz después de una niebla, se extendía sobre el paisaje, haciendo que la barrera y el cielo se confundiesen en una sola cosa. No había un claro horizonte al que mirar. Esta neblina gris, la hermana joven de la niebla, es extremadamente desagradable. Uno nunca puede estar seguro de lo que le rodea. Las sombras no existen, todo parece lo mismo. En una luz como esta es bastante problemático ser el primero en abrir camino, no puedes ver las irregularidades del terreno hasta que no estás sobre ellas. Esto acaba frecuentemente en una caída o en un desesperado esfuerzo por mantenerse en pie. Es mejor para los guías de los trineos, ellos siempre se mantienen estables agarrados a sus manillares. Pero ellos

también tienen que tener cuidado con las irregularidades del hielo para evitar posibles vuelcos. Esta luz también es muy nociva para la vista y se dan casos de ceguera de las nieves después de varios días como estos. La causa no es sólo que uno tenga que forzar la vista de forma continua; muchas veces es simplemente falta de cuidado. En ocasiones uno tiende a ponerse las gafas sobre la frente, especialmente si son demasiado oscuras; en nuestro caso, sólo alguno tuvo una leve molestia. Curiosamente, la ceguera producida por la nieve y los mareos durante la navegación marina tienen cosas en común. Si preguntas a un hombre si tiene mareos, en nueve de cada diez ocasiones siempre contestará: «No, sólo el estómago un poco raro»; con pocas diferencias, ocurre lo mismo con la ceguera producida por la nieve. Un hombre llega por la noche a la tienda con un ojo inflamado; si le preguntas si es ceguera por la nieve, puedes estar seguro que hasta se sentirá ofendido. «¿Ceguera por la nieve? ¿Eso qué es? No, ni mucho menos, sólo es una pequeña molestia en el ojo».

Sin mayores esfuerzos, ese día hicimos veintisiete kilómetros. Llevamos dos tiendas y dormimos dos en cada una. Eran de tres plazas, y montar una para los cuatro resultaba un poco justo. Por cuestiones de economía cocinamos sólo en una de ellas y como el tiempo se mantuvo templado no necesitamos comer mucho, y así pudimos llevar más víveres al depósito.

En este primer viaje, como en todos los que hicimos para montar los almacenes de avituallamiento, nos levantábamos muy temprano. Empezábamos a prepararnos a las cuatro, aunque hasta casi las ocho no estábamos en ruta. Siempre tratamos de remediar esto, pero nunca lo conseguimos. Uno se preguntará por qué ocurría esto. Mi respuesta es francamente sencilla: nos entreteníamos, nada más. Cuando estábamos montando los almacenes eso no importaba demasiado, ahora bien, cuando comenzamos el viaje propiamente dicho, tuvimos que desterrar de forma implacable esa tardanza.

Al día siguiente conseguimos hacer los veintisiete kilómetros en seis horas, con lo que teníamos montado el campamento a primera hora de la tarde. Los perros estaban cansados, habían tenido que tirar todo el camino cuesta arriba. Estábamos a una distancia de cuarenta y cinco kilómetros y podíamos divisar abajo la bahía de las Ballenas, lo que nos indicaba que

nuestra ascensión había sido considerable. Calculamos que aquella tarde nuestro campamento estaría a ciento cincuenta metros sobre el nivel del mar. Estábamos asombrados de esta altura, aunque no debería ser así, pues ya desde el extremo de la bahía habíamos calculado lo mismo. Quizá muchos de nosotros seamos propensos a establecer nuevas teorías o a inventar cosas nuevas. Lo que otros han visto no nos interesa. Así que en esta ocasión tuvimos la oportunidad —y digo tuvimos porque yo era uno de los artífices— de formular una nueva teoría: que avanzaríamos por una superficie lisa inclinada y uniforme por toda la planicie antártica; nos veíamos en nuestra imaginación ascendiendo gradualmente hasta lo alto, evitando así las grandes pendientes y la penosa ascensión de montañas.

El día había sido muy templado, -11° C, y me había visto obligado a quitarme casi toda la ropa, quedándome con la justa e imprescindible. La ropa que llevaba se deduce por el nombre que di a la ascensión, Singlet Hill[20]. Cuando comenzamos la marcha al día siguiente había una espesa niebla muy molesta. Fuimos totalmente a ciegas sobre un terreno virgen. Nos dio la impresión de ir cuesta abajo. A la una en punto los compañeros del primer trineo divisaron tierra justo enfrente. Por los gestos que hacían debía tratarse de algo descomunal. Yo no veía nada, lo cual no debe sorprender. Mi vista no es especialmente buena, y además resultó que la tierra no existía.

La niebla se levantó y la superficie se nos presentó algo quebrada. La imaginaria tierra existió hasta el día siguiente, cuando descubrimos que simplemente era una ilusión óptica del banco de niebla. La marcha de esa jornada fue bastante rápida, pues recorrimos una distancia de treinta y dos kilómetros en vez de nuestros veintisiete habituales. Llevábamos ropa más bien ligera. Las ropas de piel las teníamos guardadas ya que no eran necesarias. Lo único que llevábamos sobre la ropa eran los cortavientos. Aquella jornada muchos de nosotros dormimos con las piernas fuera del saco de dormir. Al día siguiente nos sorprendió una calma total, un día radiante y claro. Era la primera vez que teníamos una vista despejada. Mirando hacia el sur, la barrera parecía continuar lisa y llana, totalmente horizontal. Hacia el este, por el contrario, tenía una pronunciada pendiente, probablemente hacia la tierra del Rey Eduardo VII, o al menos eso

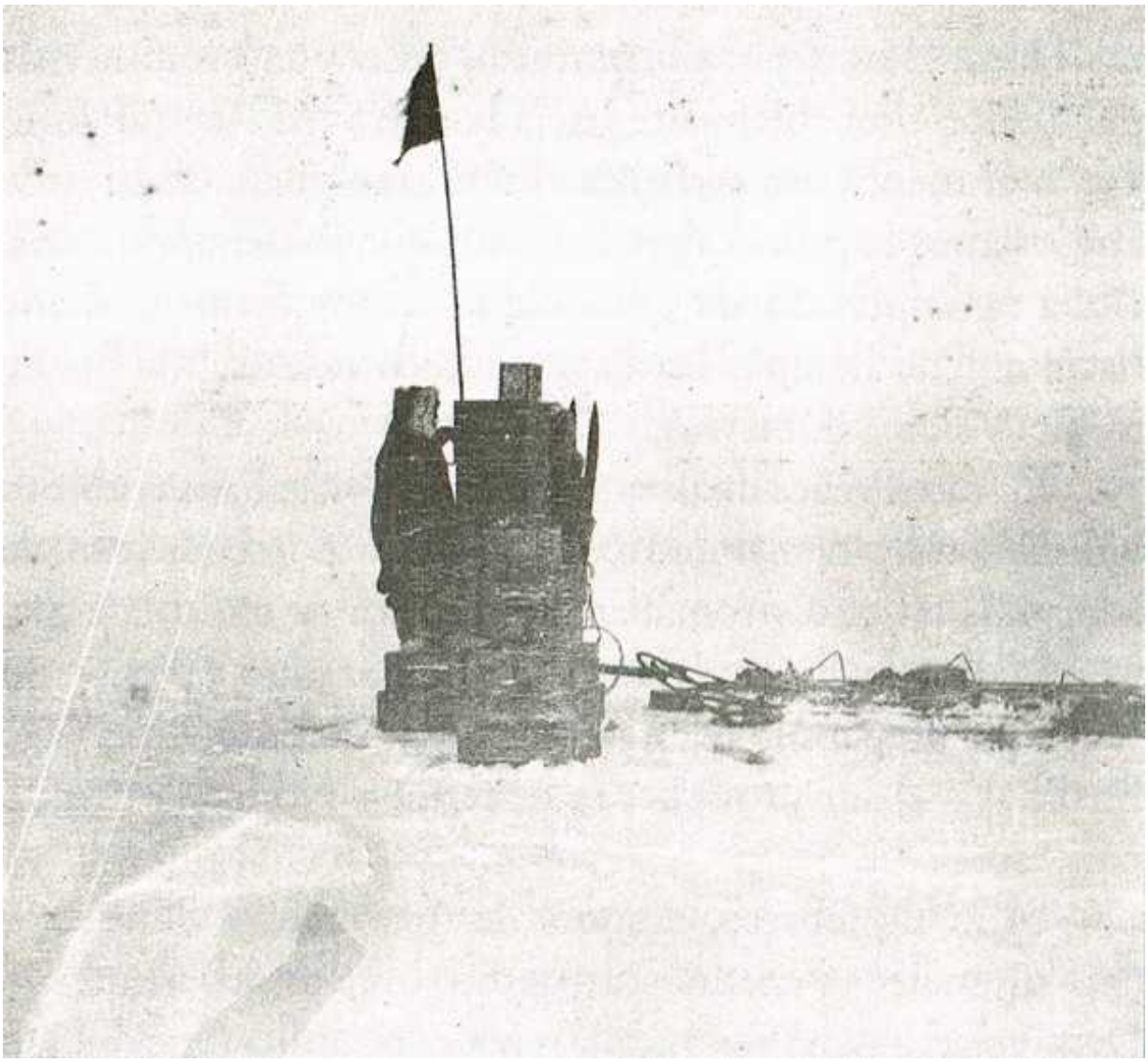
creíamos. En el transcurso de la tarde atravesamos la primera grieta con la que nos encontramos. Daba la impresión de estar cubierta por la nieve desde hacía mucho tiempo. La distancia recorrida ese día fue de treinta y siete kilómetros.

En estos viajes de preparación del avituallamiento nos vinieron muy bien nuestros *Thermos*[21]. A media jornada hacíamos un alto y tomábamos una taza de chocolate hirviendo; era muy agradable poder tomar algo caliente sin tener que prepararlo en medio de toda esa nieve. En el viaje final hacia el sur ya no llevamos termos. No había tiempo para eso.

El 14 de febrero, después de una marcha de dieciocho kilómetros y medio alcanzamos los 80° de latitud sur. Desgraciadamente no pudimos hacer ninguna observación astronómica durante aquella jornada, pues el teodolito que habíamos llevado resultó que no estaba en condiciones, aunque en observaciones posteriores comprobamos que habíamos llegado a 79° 59’ S. Nada mal para haber viajado entre la niebla. Hasta este punto dejamos señalada la ruta con cañas de bambú y banderas colocadas cada quince kilómetros. Al no poder marcar el lugar con mediciones astronómicas y viendo que con las banderas sería insuficiente, tuvimos que buscar otro medio para dejar bien indicada la zona. Desarmamos unas cuantas cajas vacías y con ellas señalamos un cierto número de puntos, aunque seguían sin ser suficientes. Entonces nos fijamos en los fardos de pescado seco de uno de los trineos: ya habíamos encontrado el modo de dejar todo bien señalado. Me gustaría saber si alguien, en algún lugar del mundo, a lo largo de la historia de la humanidad, ha dejado marcado algún camino con pescado seco; lo dudo. Nada más llegar a la latitud 80°, sobre las once de la mañana, comenzamos a levantar el almacén de avituallamiento. Lo hicimos bastante sólido, de unos tres metros y medio de alto.

La marcha en esta latitud fue diferente a la que habíamos llevado hasta entonces. La profunda nieve suelta que había por todos sitios nos indicaba que esta había caído lentamente, con un tiempo en calma. Por lo general, cuando pasábamos por aquí siempre encontramos las mismas condiciones de nieve. Cuando terminamos el depósito y lo fotografiamos, nos montamos en los trineos y comenzamos nuestro viaje de regreso. Fue bastante tentador

sentarse y dejarse llevar, algo que por otro lado nunca ocurrió. Prestrud se sentó conmigo. Hanssen iba a la cabeza y, como seguíamos un camino que ya habíamos realizado, no quiso a nadie delante abriendo paso.



Montaje del depósito de avituallamiento a 80° de latitud

En el último trineo llevábamos los indicadores del camino. Prestrud miraba el contador de distancias y nos la indicaba cada medio kilómetro, al mismo tiempo que yo iba dejando el pescado seco sobre la nieve. Este método de marcar la ruta demostró ser una idea brillante y muy eficaz. El pescado seco no sólo nos indicó el camino en muchas ocasiones, sino que

también fue muy útil en el siguiente viaje para los perros hambrientos. Ese día recorrimos una distancia de sesenta y nueve kilómetros. No nos acostamos hasta la una en punto de la noche, lo que no nos impidió levantarnos a las cuatro y comenzar la marcha a las siete y media. A las nueve y media de la tarde llegamos a *Framheim* después de recorrer cien kilómetros en un día. La razón de recorrer esa distancia no fue establecer un récord de velocidad sobre la barrera sino, de ser posible, llegar a casa antes de la partida del *Fram* y así tener la oportunidad de dar un apretón de manos a nuestros compañeros y desearles un buen viaje. Sin embargo, cuando llegamos al borde de la barrera vimos que, a pesar de nuestros esfuerzos, habíamos llegado demasiado tarde. El *Fram* ya no estaba. Nos produjo un extraño y melancólico sentimiento, difícil de comprender. Pero, al momento, volvió el sentido común y nos alegramos de que hubiera sido capaz de estar tanto tiempo junto a la barrera sin sufrir daño alguno. Nos dijeron que el barco había abandonado la bahía a mediodía, justo cuando más nos esforzábamos por llegar a tiempo.

Este viaje de avituallamiento fue suficiente para confirmarnos que nuestro éxito futuro dependía de este tipo de depósitos logísticos. Después de esto, nos parecía que todo sería de color de rosa. Hasta ahora habíamos comprobado tres importantes factores —el estado de la superficie del hielo, el ritmo de la marcha y el excelente arrastre de los perros— y el resultado no podía ser mejor. Todo estaba controlado. Yo siempre había tenido un gran aprecio por los perros como animales de tiro, pero después de esta demostración mi admiración subió muchos puntos. Echemos una mirada a lo que mis perros consiguieron en esta ocasión: el 14 de febrero recorrieron dieciocho kilómetros hacia el sur con una carga de trescientos cincuenta kilogramos, y ese mismo día cincuenta y un kilómetros y medio hacia el norte con sólo cuatro de ellos, los «tres mosqueteros» y *Lassesen*, pues *Fix* y *Snuppesen* rehuyeron hacer cualquier trabajo. El peso con el que empezaron desde los 80° S fue de setenta y cinco kilogramos de los trineos, más ochenta de Prestrud más ochenta y dos y medio míos. A estos hay que añadir setenta de los sacos de dormir, esquís y pescado seco, lo que hace un total de trescientos siete kilogramos o, visto de otra forma, cuarenta y ocho kilos y medio por perro. El último día recorrieron cien kilómetros. Creo que

en esta ocasión los perros demostraron estar totalmente preparados para llevar trineos por la barrera. Además de este brillante resultado, sacamos otras muchas conclusiones. En primer lugar, la cuestión del tiempo perdido en los preparativos de la mañana nos empujaba a tener que hacer un pequeño estudio; no podíamos permitirnos esa pérdida de tiempo cuando empezásemos el viaje hacia el Polo propiamente dicho. Podíamos aprovechar al menos dos horas más, de eso no teníamos ninguna duda, pero ¿cómo? Tendría que tomarme mi tiempo para pensar en ello. Lo que precisaba más nuestra atención era el peso del equipo. Los trineos habían sido construidos teniendo en cuenta las condiciones más extremas de la superficie. Como la situación del hielo no era tan mala como habíamos presumido, podíamos permitirnos usar equipos más ligeros. Tendríamos que ser capaces de reducir el peso de los trineos a la mitad y, si fuese posible, más aún. Nuestras grandes botas de lona necesitaban una total transformación. Eran demasiado pequeñas y demasiado rígidas, era necesario hacerlas más grandes y suaves. Mantener los pies bien abrigados era fundamental si queríamos asegurar el éxito de la expedición, y teníamos que hacer todo lo que pudiéramos para conseguir que todo fuese bien en lo que se refiere a este tema.

Los cuatro que se quedaron en casa habían hecho un buen trabajo. *Framheim* era casi irreconocible con la nueva construcción que habían levantado en su pared oeste. Era un cobertizo tan amplio como la cabaña entera, de cuatro metros de largo por tres de ancho, con dos ventanas. Su interior se veía bastante cómodo y ordenado; pero esto no era, ni de lejos, lo único que habían hecho. Nuestros arquitectos habían excavado un pasadizo de un metro y medio de ancho alrededor de toda la cabaña que quedaba cubierto, simplemente, al haber prolongado el tejado. En el lado que miraba al este se fijaron unas planchas sobre caballetes que permitían escurrir la nieve hasta el suelo. La parte baja de este nuevo trozo de tejado era lo suficientemente fuerte para soportar el peso de la nieve acumulada durante el invierno. Este pasaje conectaba con el cobertizo por una puerta en la pared norte y se construyó con la idea de poder almacenar en él latas de comida y carne fresca que, junto con su parte final del lado este, ofrecía un excelente lugar para derretir nieve y obtener agua potable. En este lugar

Lindstrøm estaba seguro de conseguir toda la cantidad de nieve limpia que necesitara, lo cual era imposible en las cercanías de la casa. Teníamos ciento veinte perros correteando por los alrededores, y no eran muy conscientes de para qué queríamos nieve limpia. Con esta pared de nieve Lindstrøm no tenía nada que temer de los perros. Además, otra gran ventaja era que no necesitaba salir afuera con mal tiempo, a oscuras o con frío, cada vez que quería un trozo de hielo.

Otra cosa que teníamos que empezar a preparar antes de que llegase el frío eran las tiendas para nuestros perros. No podíamos dejarlos como estaban ahora, sobre la nieve; si los dejásemos al aire libre pronto encontraríamos que los dientes de estos animales serían como cuchillos puntiagudos, y además estarían siempre expuestos a los vientos fríos. Para contrarrestar esto, excavamos casi dos metros bajo el suelo de cada tienda en la superficie de la barrera. Gran parte de esta excavación se tuvo que realizar con hachas, ya que nos encontramos demasiado pronto con el hielo desnudo. Cuando se terminó una de ellas, tenía una apariencia magnífica. Su altura era de cinco metros y medio y su diámetro en el suelo cuatro metros y medio. Clavamos en el suelo de hielo doce postes equidistantes alrededor de la tienda para atar en ellos a los perros. Desde el primer momento los animales tomaron afición por su nuevo acomodo, y se encontraban tan a gusto fuera como dentro. Desde que entraron en estas tiendas, no recuerdo haber visto a ninguno de mis perros con escarcha sobre el pelo. Disfrutaron de todas las ventajas: aire renovado, ausencia de viento, luz y espacio suficiente. Alrededor del poste central dejamos un pilar de nieve de la altura de una persona. Tardamos ocho días en tener preparadas las ocho tiendas para nuestros compañeros de cuatro patas.

Antes de que el *Fram* zarpara desembarcamos al borde de la barrera uno de los botes de remos. Nunca se sabe; si en algún momento necesitásemos uno, no estaría mal tenerlo, y si no, tampoco hacíamos daño a nadie. Lo llevamos al interior con dos trineos tirados por doce perros. Dejamos el mástil en pie, de forma que indicara su posición claramente.

Además de todas sus tareas domésticas y arquitectónicas, los cuatro hombres encontraron tiempo para cazar focas, dejando gran cantidad de carne almacenada por todas partes. No podíamos perder el tiempo en

preparar las tiendas donde almacenaríamos nuestra principal reserva de carne de foca, pero tampoco podíamos dejar estas provisiones en el suelo sin ninguna protección. Para mantener a los perros alejados, construimos una pared de dos metros de altura con grandes bloques de hielo. Como lo único que los perros podían ver estaba completamente cubierto de hielo, sus posibilidades de alcanzar la carne desaparecieron.

No podíamos echar raíces aquí, así que por mucho que nos gustara estar en casa teníamos que seguir llevando alimentos hacia el sur. Nuestra marcha se fijó para el 22 de febrero, pero antes teníamos gran cantidad de cosas que preparar. Teníamos que traer todas las provisiones del almacén principal y prepararlas para el viaje. Y luego, abrir los envases de la carne enlatada; cada lata tenía cuatro raciones que había que separar y después colocar en las cajas envueltas con hojalata. De esta forma ahorrábamos mucho peso y al mismo tiempo nos evitábamos tener que hacerlo más tarde en medio del frío. Para que el pemmican pudiera conservarse al atravesar las zonas tropicales era imprescindible llevarlo en latas, ya que de otra manera corríamos el peligro de que todo su contenido se derritiese en la bodega del barco. Esta operación de abrir y volver a empaquetar nos llevó mucho tiempo, pero lo terminamos cómodamente en el porche recién construido.

Otra cosa que también nos llevó mucho tiempo fue preparar el equipo personal de cada hombre. Dedicamos una especial atención al problema de las botas. Muchos de nosotros estábamos a favor de las botas grandes pero con algunas modificaciones. Había algunos, pocos, que pensaban que un equipo suave y ligero para los pies no era lo mejor. En este caso no había mucha diferencia, ya que todos sabíamos que las botas grandes estaban destinadas sobre todo para el viaje final, en caso de encontrarnos con glaciares. Aquellos que querían usar botas suaves y llevar las duras colgadas del trineo, pudieron hacerlo como deseaban. Yo no podía forzar a nadie a usar un calzado que no quisiera; me hubiera conducido a muchos sinsabores y responsabilidades. Cada uno podía usar el calzado que le pareciera mejor. Personalmente prefería las botas con suela rígida, con la parte superior flexible y más amplia para tener la posibilidad de poder llevar tantos calcetines como deseara. Menos mal que el fabricante de las

botas no nos vio reformándolas en *Framheim* y en ocasiones posteriores. Metimos el cuchillo sin piedad en su hermoso trabajo y le quitamos toda la lona y gran cantidad de cuero superfluo. Como yo no tengo gran destreza como zapatero, gustosamente acepté el ofrecimiento de Wisting para trabajar sobre la mías. Cuando me las devolvió, no las reconocí. En cuanto a su aspecto, eran más elegantes que antes de los cambios, aunque eso no tenía importancia en comparación con lo bien que se adaptaban a mis pies y lo confortables que eran. Creo que ganaron en muchos aspectos. Las gruesas lonas desaparecieron y se reemplazaron por un fino tejido resistente a la intemperie. Las punteras tenían espacio suficiente para poder llevar puestos varios pares de calcetines. Además, una de las plantillas se podía quitar, lo que significaba que aún podía tener más espacio. Me pareció que por fin había encontrado un equipo para mis pies que combinaba todas las cualidades que había buscado —suelas rígidas que se podían usar con las fijaciones Huitfeldt-Höyer Ellefsen, y aparte de eso blandas como para no llevar el pie apretado—. A pesar de todas estas alteraciones, aún tuvieron que pasar alguna vez más por las manos del cirujano antes de nuestro viaje definitivo, pero al final quedaron perfectas. Las botas de los demás también sufrieron las mismas transformaciones. Cada día nuestro equipo estaba más completo. Nuestro guardarropa también sufrió alguna pequeña modificación. Uno de los hombres estaba encantado de poder llevar las gafas sobre su gorro, otro le puso un protector para la nariz, otro se lo quitó, y cada uno defendía su idea como la mejor. Todas estas modificaciones tenían poca importancia y se dejaron al juicio de cada uno, lo principal fue que ayudaron a levantar el ánimo y la autoestima de todo el grupo. Finalmente cada uno quería patentar su estilo propio. Yo mismo inventé el mío y durante un tiempo estuve muy orgulloso de él; incluso uno de mis rivales lo adoptó. Aunque, la verdad sea dicha, esto raras veces ocurría. Cada uno quería hacer sus propias invenciones y ser lo más original posible. Los cambios en nuestro equipo que ya se habían utilizado no nos parecían buenos; éramos como los granjeros cuando dicen que lo antiguo es lo mejor.

En la tarde del 21 de febrero estábamos de nuevo preparados para la marcha. Los trineos, siete en total, estaban listos, y su aspecto era imponente. Después de la favorable experiencia de nuestro primer viaje,

tentamos a la suerte y cargamos demasiado los trineos, sobre todo el mío. Después tendríamos que sufrir esta sobrecarga. Sobre todo mis nobles animales.

El 22 de febrero a las ocho y media de la mañana la caravana comenzó a moverse —ocho hombres, siete trineos y cuarenta y dos perros—, y también comenzó la parte más dura de toda nuestra expedición. Como siempre, salimos en excelentes condiciones de *Framheim*. Lindstrøm, que se quedaba solo en casa cuidando todo, prefirió no salir a despedirse de nosotros. Se le veía feliz con las tareas de la casa, las cuales retomó tan pronto como el último trineo se puso en movimiento. Estaba visiblemente aliviado con su trabajo. Pero sé muy bien que en cuanto pudiese se daría un paseo por fuera para echar un vistazo: «¿Volverán pronto?».

Había una ligera brisa desde el sur que nos daba totalmente de frente y el cielo estaba nublado. Las últimas nieves caídas hacían la marcha pesada y los perros tenían bastante trabajo con las cargas. La pista de anteriores salidas no era visible, pero tuvimos la fortuna de toparnos con la primera bandera, situada a dieciocho kilómetros hacia el interior. Desde aquí seguimos el rastro de pescado seco, el cual era bien visible sobre la nieve por las aristas que sobresalían. Montamos el campamento a la seis en punto de la tarde y habíamos recorrido una distancia de veintisiete kilómetros. Era imponente, cuatro tiendas de tres plazas, aunque sólo dormíamos dos en cada una de ellas. En las otras dos se colocaron todas las cuestiones domésticas. El tiempo mejoró durante la tarde y por la noche el cielo estaba totalmente despejado. Al día siguiente la marcha fue muy pesada y los perros tuvieron que emplearse a fondo. Después de ocho horas de marcha sólo conseguimos hacer veinte kilómetros. La temperatura se mantenía en unos razonables -15° C. Habíamos perdido el rastro del pescado seco y tuvimos que guiarnos sólo con la brújula. El 24 de febrero amaneció muy malo, soplaba una fuerte ventisca desde el sudeste. No podíamos ver nada, sólo podíamos seguir el rumbo con la brújula. El viento que soplaba de frente era cortante. Aunque la temperatura no era muy baja, -18° C, marchamos todo el día sin encontrar ninguna de nuestras marcas. Al mediodía dejó de nevar y a las tres en punto se despejó. Según buscábamos un lugar donde colocar el campamento, encontramos una de nuestras

banderas. Cuando llegamos a ella vimos que era la número cinco. Todas las cañas de bambú estaban numeradas, con lo que sabíamos exactamente la posición en la que se encontraban. La marcada con el número cinco estaba a setenta y tres kilómetros de *Framheim*. Cuadraba con la distancia recorrida de setenta y dos kilómetros y medio. El día siguiente amaneció muy calmado y tranquilo, aunque la temperatura comenzaba a descender, -25° C; a pesar de esta baja temperatura el aire estaba muy apacible y así se mantuvo. Seguimos las marcas de pescado durante todo el camino y al final del día de viaje habíamos recorrido veintinueve kilómetros, una buena distancia para tanta carga como llevábamos.

Seguidamente tuvimos un par de días de fuerte frío con niebla, lo que no nos dejó ver demasiado de los alrededores. Casi todo el camino pudimos seguir las marcas de pescado y empezamos a usarlo como un alimento extra. Los perros lo comían con glotonería. El que iba en cabeza tenía que ir retirando el pescado del camino y uno de los guías lo recogía y lo subía al trineo. Si los perros hubiesen encontrado el pescado sobre la nieve habríamos tenido fieras peleas muy pronto. Ahora, incluso antes de alcanzar los 80° S, los perros mostraban signos de cansancio, probablemente debido a las bajas temperatura, -26,5° C, y al duro trabajo. Cuando empezamos la jornada tenían las patas rígidas y dificultades para ponerse en marcha.

El 27 de febrero a las diez y media de la mañana llegamos al almacén situado a 80° S. Estaba tal como lo habíamos dejado y no se habían formado ventisqueros sobre él, por lo que supusimos que el tiempo en esta zona había sido tranquilo. La nieve suelta que vimos la primera vez ahora estaba dura debido al frío. Tuvimos suerte al poder ver el sol y tomar referencias claras.

En nuestro caminar por estas interminables planicies donde no puedes encontrar ninguna marca sobre el terreno que te pueda ayudar a identificar la zona, habíamos pensado en hacer algún tipo de señal, de manera que pudiésemos encontrar nuestros almacenes de forma segura al volver a ellos. Nuestro éxito en alcanzar el Polo dependía enteramente del trabajo realizado durante este otoño, es decir, llevar la máxima cantidad posible de provisiones lo más al sur posible y, después, poder encontrarlas con total seguridad y sin vacilaciones. Perder los depósitos significaba también

perder la batalla contra el polo Sur y, tal vez, la vida. Como ya he dicho, habíamos discutido esta cuestión repetidamente y a fondo; llegamos a la conclusión de que debíamos intentar marcar la posición de los almacenes desde cualquier ángulo de nuestra ruta. Tanto de este a oeste como de norte a sur, aunque esta última fuese nuestra ruta natural. Las marcas situadas en nuestra ruta se pueden perder con mucha facilidad si uno se desvía tan sólo unos cientos de metros, perdiendo así la posibilidad de encontrar los suministros. Después de estar de acuerdo con la solución del problema, marcamos el almacén situado en 80° S con altas cañas de bambú en las que ondeaban banderas negras. Usamos un total de veinte, diez a cada lado del almacén. Entre cada una de ellas había una distancia de unos novecientos metros, de modo que la distancia marcada a cada lado del almacén era de nueve kilómetros. Cada caña tenía un número, de forma que al cruzarnos con una bandera siempre sabríamos a qué lado del almacén estábamos y a qué distancia. Este método era totalmente nuevo y nunca antes se había utilizado, pero resultó ser totalmente eficaz. Nuestras brújulas y los medidores de los trineos habían sido bien ajustados en la estación y sabíamos que se podía confiar en ellos.

Una vez que dejamos todo en orden, continuamos nuestro viaje al día siguiente. La temperatura cayó de forma brusca según íbamos tierra adentro; si el termómetro continuaba así, puede que se congelara antes de llegar al Polo. La superficie del hielo se mantenía lisa y llana como siempre. Teníamos la impresión de que estábamos ascendiendo, pero como más tarde pudimos comprobar, todo eran figuraciones nuestras. No habíamos tenido problemas con las grietas, y parecía como si las hubiéramos evitado todas juntas, que todas estaban situadas cerca del borde de la barrera y que todas se habían quedado allí, justamente detrás de nosotros. Más al sur de los 80° la marcha fue más fácil, aunque los perros amanecían más entumecidos y con las patas un tanto doloridas. Era una tarea dura ponerlos en pie cada mañana. Esta dolencia se localizaba concretamente en los pies y no es, ni por asomo, tan mala como la que sufren los perros en las aguas heladas del Ártico. En nuestro caso están causadas por los viajes sobre la nieve helada; muchas veces esta corteza de nieve no es lo suficientemente fuerte, se rompe, y puede producir cortes en las patas de los animales. Estas heridas

también se producen cuando se rompen estos trozos de nieve helada y se clavan entre las almohadillas de sus patas. Para los perros que tienen que atravesar los mares helados en primavera y verano es peor, ya que además de los cortes que sufren, tienen que soportar la sal sobre las heridas. Para prevenir estos problemas uno se ve en la obligación de poner calcetines a los perros. La experiencia que teníamos de nuestros perros nos indicaba que no teníamos que temer ninguno de estos problemas. Como resultado de un viaje tan largo por mar, sus pies estaban demasiado blandos y tiernos y no podrían aguantar mucho. Nuestro viaje de primavera sirvió a modo de preparación y no observamos ninguna dolencia grave en las patas, a pesar de que las condiciones habían sido más bien malas. Lo más seguro es que se adaptaran durante el invierno.

El 3 de marzo alcanzamos los 81° S. La temperatura bajó a -43° C y no era una sensación agradable. El cambio de tiempo había llegado demasiado rápido; se podía notar tanto en hombres como en animales. Montamos el campamento a las tres de la tarde y nos metimos directamente en las tiendas. El día siguiente lo empleamos en construir y preparar el almacén. Esa noche fue la más fría que tuvimos en todo el viaje, -45° C cuando nos levantamos por la mañana. Si alguien hubiera comparado la temperatura del Ártico con la del Antártico, habría notado que esta temperatura es considerablemente más baja. El principio de marzo corresponde, evidentemente, con el comienzo de septiembre en el hemisferio norte, una época del año en la que aún prevalece el verano. Estábamos asombrados al encontrarnos con temperaturas tan bajas, cuando el verano aún estaba presente y especialmente cuando recordaba las temperaturas moderadas que Shackleton había observado en su viaje por estas tierras. Se me ocurrió la idea de que quizá existiera un polo muy localizado de máximo frío dentro de la barrera de Ross y que no correspondía con el polo Sur propiamente dicho. Una comparación con las observaciones tomadas por el capitán Scott en la estación del estrecho de McMurdo podría arrojar algo de luz a esta paradoja. Para llegar a confirmar esta teoría, también sería necesario tener información precisa de las condiciones en la tierra del Rey Eduardo. Las observaciones que el Dr. Mawson estaba llevando a cabo en aquel momento

en la tierra de Adelia y en la zona más occidental de la barrera podrían aclarar en gran medida estas cuestiones.

A 81° de latitud sur dejamos almacenadas catorce cajas de pemmican para los perros, quinientos sesenta kilogramos. Para marcar este almacén no teníamos cañas de bambú, de modo que no pudimos hacer otra cosa que romper algunas cajas y usar sus trozos como señal; en cierta medida esto era mejor que nada. Personalmente, creí que estos trozos de madera de sesenta centímetros de altura eran lo suficientemente buenos, considerando el nivel de precipitaciones de nieve de la región. Estas eran muy ligeras para la época del año en que nos encontrábamos, primavera-verano. Si las nevadas eran tan escasas en este momento del año a lo largo del borde de la barrera, ¿cómo serían en el interior durante el otoño y el invierno? Como he dicho, algo es mejor que nada, y Bjaaland, Hessel y Stubberud, que al día siguiente tenían que volver a por las sartenes de Lindstrøm, se encargaron de esta tarea. Al igual que en el almacén anterior, marcaron nueve kilómetros a cada lado, de este a oeste, de modo que pudiéramos saber dónde estaba el almacén en caso de que nos topásemos con una de estas señales en la niebla. Todas las colocadas en el lado este estaban marcadas con una pequeña muesca realizada con un hacha. Debo confesar que era algo insignificante, esta pequeña señal enseguida se perdía de vista en estas interminables llanuras, pero cuando pensaba que eran la llave del castillo donde estaba la bella durmiente, me hacía sonreír. Era algo demasiado nimio para tanto honor. Mientras tanto, los que teníamos que seguir hacia el sur nos tomamos un respiro. El descanso les vino muy bien a los perros, aunque con el frío reinante no les cundió como otras veces.

A las ocho en punto de la mañana siguiente dejamos la compañía de los tres hombres que tenían que volver hacia el norte. Tuve que enviar a casa a uno de mis perros, *Odín*, pues tenía una zona en carne viva producida por el roce de uno de los arneses, precisamente de los del tipo usado en Groenlandia, así que continué con cinco perros. Estaban delgados y aparentemente cansados, pero en cualquier caso teníamos que conseguir llegar a los 82° S antes de rendirnos. Incluso había tenido la esperanza de poder alcanzar los 83° de latitud, pero me daba la impresión de que teníamos pocas posibilidades de lograrlo. Después de los 81° S, la barrera

comenzó a tomar una apariencia ligeramente distinta: a pesar de tener una superficie totalmente plana, el primer día vimos unas formaciones similares a montones de heno. En ese momento no les prestamos mucha atención, nos parecieron unas simples irregularidades de la superficie, pero después aprendimos a tener los ojos bien abiertos y nuestros pies mejor dispuestos cuando pasábamos cerca de ellas. En este primer día hacia el sur desde los 81° S no vimos nada en especial; la marcha era excelente, la temperatura no tan fría como las peores veces, -32° C, y la distancia recorrida muy encomiable. Al siguiente día nos hicimos una idea de lo que significaban aquellos pequeños montículos, era como si la superficie del hielo estuviera cortada en pedazos por una grieta tras otra. No eran muy anchas, pero su profundidad parecía no tener fin. A eso del mediodía, los tres perros de Hanssen que marchaban en cabeza, *Helge, Mylius* y *Ring,* cayeron en una de ellas, quedando suspendidos de sus arneses; tuvimos suerte de que las correas soportaran el peso, pues la pérdida de estos tres perros hubiera sido un problema serio. Cuando el resto del equipo vio que estos tres desaparecían, se detuvieron inmediatamente. Afortunadamente los perros tenían mucho miedo a estas grietas y detenían la marcha en cuanto notaban algo extraño. Ahora entendíamos lo que significaban estas formaciones: eran el resultado de la presión del hielo y siempre había grietas por sus alrededores.

Ese día tuvimos niebla muy espesa, con viento del norte y nevadas intermitentes. Entre nevada y nevada pudimos ver unas crestas altas, muy altas diría yo, que formaban un grupo de tres o cuatro en dirección este. Estimamos que estarían a unos diez kilómetros. Al día siguiente, 7 de marzo, nos ocurrió lo que Shackleton había mencionado en varias ocasiones. El día comenzó claro y sereno, con una temperatura de -40° C. En el transcurso de la mañana se levantó una brisa del sudeste, que terminó en tormenta durante la tarde. La temperatura fue subiendo rápidamente y cuando montamos el campamento, a las tres de la tarde, el termómetro sólo marcaba -20° C. En el lugar donde nos instalamos dejamos una caja de pemmican para los perros, para el viaje de vuelta a casa, y marcamos el camino hacia el sur con trozos de madera cada kilómetro. Ese día tan sólo recorrimos veinte kilómetros. Nuestros perros, especialmente los míos,

presentaban un estado lamentable, estaban escuálidos. Estaba claro que lo más lejos que podían llegar era a los 82° S. Incluso la vuelta a casa sería una tarea difícil.

Esa tarde decidimos darnos por satisfechos con llegar a los 82° S de latitud y tomar el camino de regreso. Durante esta última parte del viaje, al montar nuestras tiendas, las colocábamos de tal forma que las puertas estuviesen una frente a otra y muy cercanas; de esta manera podíamos pasarnos la comida de una a otra sin necesidad de salir al exterior, lo cual era una gran ventaja. Esta circunstancia nos condujo a cambiar de forma radical nuestro sistema de acampada y nos dio la idea de cuál era la mejor tienda de cinco plazas en estas regiones polares, algo hasta ahora nunca visto. Mientras esa tarde dormitábamos en nuestros sacos pensando en todo y en nada, de repente se nos ocurrió la idea de que si cosíamos las tiendas juntas según estaban en ese momento, retirando la parte delantera, tendríamos una tienda que nos daría más espacio para cinco hombres del que nos proporcionaban las dos tiendas separadas. Esta idea siguió adelante y dio sus frutos, así nació la tienda que usaríamos en el viaje al Polo. Se mirara como se mirase, era la tienda ideal. La experiencia es la madre de la ciencia, ¿o tenemos que hacer responsable de estas nimiedades a la Providencia?

El 8 de marzo alcanzamos la latitud 82° S. Era lo más que mis perros podían hacer. Ciertamente, parecía poco para nuestros deseos, pero realmente era mucho. Estaban totalmente rendidos, pobres animales. Este es el único recuerdo oscuro que tengo de mi estancia en el Sur, su sufrimiento. Les había pedido más de lo que eran capaces de dar. El consuelo que tengo es que yo tampoco me guardé nada para mí. Cargar el trineo con casi media tonelada de peso con los perros tan cansados, no era un juego de niños. Y una vez puesto en movimiento, no estaba todo solucionado: muchas veces eras tú el que tenía que empujar el trineo hacia adelante hasta que forzabas a los perros a moverse. Hacía tiempo que el látigo no producía ningún miedo. Cuando intentaba usarlo, ellos se juntaban en grupo intentando mantener la cabeza fuera del alcance del castigo, el cuerpo no les preocupaba tanto. Muchas veces me era imposible ponerlos en marcha y necesitaba más ayuda. En estos momentos dos de nosotros empujábamos el

trineo hacia adelante, mientras que el tercero usaba el látigo lanzando gritos de insulto. ¡Qué duro e insensible se vuelve uno en estas situaciones! ¡Cómo puede cambiar completamente la naturaleza de uno mismo! Naturalmente siempre he tenido mucho cariño por todos los animales y he tratado de no herirlos nunca. En mí no existe ningún instinto de cazador; jamás se me ocurriría matar un animal, a excepción de ratas y moscas, a menos que fuera en caso de necesidad. En condiciones normales creo que puedo decir que quiero a mis perros y que, indudablemente, el cariño es mutuo. Pero las circunstancias en las que nos encontrábamos no eran normales, o quizá sí lo eran, pero yo mismo, ¿era normal? Frecuentemente he pensado sobre este hecho. El trabajo duro diario y el hecho de que jamás me diera por vencido me llevaron a ser cruel, y cruel fui cuando me vi forzado a que aquellos cinco esqueletos arrastrasen una carga excesiva. Todos estos sentimientos se me agolpan cuando pienso en *Thor*, un perro fuerte y fiel, de pelo suave, en su lastimero aullar durante el viaje, algo que nunca hace un perro mientras trabaja. Nunca entendí lo que significaba, o quizá no quise entenderlo. No detuvo su marcha hasta que cayó muerto de agotamiento. Cuando le abrí las entrañas, encontré que todo su pecho era un gran absceso.

La latitud a mediodía era 81° 54’ 30”, y a pesar de todo continuamos otros 10 kilómetros más al sur, colocando nuestro campamento a las tres y media de la tarde en 82° S. Últimamente habíamos tenido la impresión de que la barrera siempre ascendía y en la opinión de todos ahora nos deberíamos encontrar a una altitud de unos 450 metros aproximadamente; el camino hasta el Polo se nos presentaba con una buena pendiente. Personalmente, yo también pensé que la ruta siempre ascendía. Pero todo fueron imaginaciones nuestras, como demostraron nuestras mediciones posteriores.

Habíamos alcanzado la latitud más alta de todo el otoño y era una razón suficiente para estar satisfechos. Dejamos un total de 1.370 kilogramos de provisiones en este punto, sobre todo pemmican para los perros. Esa tarde no hicimos otra cosa que descansar. Corría una brisa fresca, pero el tiempo estaba tranquilo y el cielo claro, -25° C. La distancia de este último día fue de veintidós kilómetros.

El día siguiente lo pasamos en aquel mismo lugar construyendo y marcando el almacén. Lo hicimos de igual manera que el situado a 81° S, con la diferencia de que aquí los trozos de madera de los embalajes eran más pequeños y en sus extremos atamos trozos de tela de color azul oscuro, para que pudieran ser vistos más fácilmente. Lo hicimos muy sólido, para que pudiera soportar el mal tiempo durante todo el invierno. Decidimos dejar mi trineo en este depósito pues, viendo el estado de mis perros, pensamos que era imposible regresar con mi equipo; además, este trineo podía sernos de gran utilidad más adelante. En la parte más alta del almacén, a tres metros y medio, pusimos una caña de bambú con una bandera, de forma que pudiese ser visto a larga distancia.

El 10 de marzo tomamos el camino de regreso. Yo había dividido mis perros entre Wisting y Hanssen, pero más que ayudar lo único que hacían era dar problemas. Los otros tres equipos habían aguantado bien. Nada malo había que decir del equipo de Hanssen. En cuanto al de Wisting, era tenido como el más fuerte, aunque ahora se encontraban muy delgados; de todas formas realizaron su trabajo de manera admirable. El trineo de Wisting también había sido sobrecargado, incluso era más pesado que el mío. Los animales de Johansen, desde el comienzo, fueron considerados los más débiles, pero demostraron ser muy resistentes en marchas largas. No eran muy rápidos, pero siempre se apañaban para mantenerse en el grupo de una u otra manera. Su lema era: «Si no llegamos hoy, llegaremos mañana». Todos ellos llegaron a casa.

Nuestra idea original era que el regreso a casa fuera una especie de viaje de placer, sentados en nuestros trineos y sin preocupaciones; pero dadas las circunstancias esto no iba a ser posible. Los perros tenían bastante quehacer con tirar de los trineos vacíos. Ese mismo día alcanzamos el lugar donde habíamos dejado pemmican para los perros y acampamos allí después de haber recorrido cuarenta y ocho kilómetros. El tiempo era frío y muy crudo, -32° C. Este ambiente terminó por agotar las últimas reservas de fuerza de mis perros; a pesar de haber descansado toda la noche permanecían tumbados todos juntos ateridos de frío. Daba pena verlos. Por la mañana teníamos que ponerlos de pie, ya que no podían por sí solos. Una vez sobre sus patas y después de sacudirse la nieve, entraban un poco en calor y

parecían encontrarse mejor, de alguna manera seguían estando con nosotros. Al día siguiente recorrimos cuarenta kilómetros, temperatura, -36° C.

El día 12 pasamos por el depósito situado en 81° S. Las grandes crestas del este se veían con mucha facilidad, con lo que conseguimos obtener un buen punto de referencia para fijar la posición del almacén. Ese día recorrimos una distancia de cuarenta kilómetros, temperatura, -39,5° C. El 13 de marzo comenzó tranquilo y con calma, pero a eso de las diez y media de la mañana un fuerte viento de dirección este-sudeste nos envolvió con una fuerte ventisca de nieve. Para no perder el camino, que habíamos seguido desde tan lejos, decidimos plantar las tiendas y esperar a que la tormenta amainase. Los vientos de las tiendas gemían, pero aguantaron bien. Al día siguiente el viento continuó soplando de igual manera, y decidimos seguir esperando. La temperatura era la normal cuando soplaba este tipo de viento, -24° C. El viento no se moderó hasta las diez y media de la mañana del día 15, momento en el que reanudamos la marcha.

¡Qué panorama encontramos fuera! ¿Cómo empezar a poner orden en aquel caos? Los trineos estaban completamente cubiertos de nieve; látigos, correas y arneses, la mayor parte había desaparecido. Estábamos en un buen aprieto. Afortunadamente, teníamos una buena reserva de cuerdas de montaña que nos sirvieron de arneses. Las que nos sobraron las utilizamos para sujetarnos los esquís, pero no eran muy apropiadas para hacer látigos. Hanssen, que marchaba en primer lugar, tenía bastantes problemas al no tener nada que le sirviese como látigo de forma eficaz; a los demás no les importaba tanto, aunque siempre resultaba incómodo guiar el trineo sin él. De una u otra forma, acabó encontrando un sistema que le sirvió para ese propósito al ver a uno del grupo usar una vara de una de las tiendas. Lo utilizó hasta la llegada a *Framheim*. Al principio los perros se mostraron aterrorizados por este nuevo látigo monstruoso, pero pronto descubrieron que no era fácil que les pudiera alcanzar y ya no le prestaron la menor atención.

Al final todo parecía estar bajo control, sólo teníamos que colocar a los perros en sus puestos. Varios de ellos se mostraban tan indiferentes que les daba igual que la nieve les cubriese por completo; tuvimos que desenterrarlos uno a uno y ponerlos sobre sus patas. El único que rehusaba

mantenerse en pie era *Thor*. Era imposible, simplemente permanecía tumbado gimiendo. Lo único que se podía hacer era sacrificarlo. Al no llevar armas de fuego se tuvo que hacer con un hacha. Fue un método expeditivo; en el estado en que se encontraba cualquier cosa hubiera terminado con su vida. Wisting lo cargó en su trineo hasta el siguiente campamento para trocearlo allí. El frío era intenso ese día, niebla y nieve con viento procedente del sur, temperatura, -26° C. Tuvimos mucha suerte al poder retomar la pista que habíamos llevado hacia el sur y poder seguirla. *Lurven*, el mejor perro de Wisting, cayó al suelo según marchaba y quedó muerto allí mismo. Fue uno de aquellos perros que siempre realizó el trabajo más duro, nunca pensó ni un instante en eludirlo, siempre tiró y tiró hasta que murió.

Nuestra sensibilidad se había perdido hacía mucho tiempo; nadie pensó en dar a *Lurven* el entierro que se merecía. Lo poco que quedaba de él, piel y huesos, se troceó y se repartió entre sus compañeros.

El 16 de marzo avanzamos veintisiete kilómetros, temperatura, -34° C. *Jens*, uno de mis valientes «mosqueteros», había estado tirando del trineo de Wisting todo el día; estaba demasiado débil para seguir andando. Esa noche pensamos repartir el cadáver de *Thor* entre los demás compañeros, pero a la vista del absceso que tenía en el pecho cambiamos de parecer. Lo pusimos en una caja vacía y lo enterramos. Durante la noche nos despertó un ruido tremendo. Los perros se habían enzarzado en una terrible pelea, y era fácil adivinar el motivo de sus aullidos: comida. Wisting, siempre el más rápido en salir del saco de dormir, se presentó en el campo de batalla y vio que habían desenterrado a *Thor* y se estaban dando un festín a su costa. Desde luego, estos animales se contentaban con cualquier tipo de comida. Es curiosa la asociación de ideas que me vino a la cabeza en ese momento. «Salsa holandesa»[22]. Wisting volvió a enterrar el cadáver y tuvimos paz el resto de la noche.

El día 17 seguían haciendo un frío terrible con -41° C. Una fuerte tormenta de nieve arreciaba desde el sudeste. *Lassesen*, uno de mis perros que venía suelto siguiendo a los trineos, se quedó en el campamento y no lo echamos de menos hasta el final del día, lo habíamos perdido. *Rasmus*, otro de «los tres mosqueteros», cayó también aquel día. Al igual que *Lurven*,

estuvo trabajando hasta que murió. *Jens* estaba muy enfermo y no podía ni probar la comida, así que lo pusimos en el trineo de Wisting. Esa tarde llegamos al depósito situado a 80° S y pudimos dar de comer a los perros doble ración. La distancia recorrida fue de treinta y cinco kilómetros. La superficie del terreno había cambiado desde la última vez que pasamos por allí; se podían ver grandes y altas olas de nieve por todas partes. En una de las cajas del almacén Bjaaland había escrito un corto mensaje, al lado del cual encontramos la señal que había acordado con Hassel (un bloque de hielo en la cima del depósito) lo que indicaba que habían pasado por allí y que estaban todos bien. El frío continuaba de forma persistente. Al día siguiente el termómetro marcaba -41° C. *Ola* y *Jens*, los dos únicos supervivientes de «los tres mosqueteros», tuvieron que ser sacrificados aquel día. Era una pena mantenerlos vivos un día más. Con su desaparición termina la historia de «los tres mosqueteros» en esta narración. Los tres fueron amigos inseparables. Los tres eran casi completamente negros. En Flekkerö, cerca de Christiansand, tuvimos a los perros durante varias semanas hasta que los embarcamos; allí *Rasmus* se desató y fue imposible volver a capturarlo. Siempre regresaba a dormir con sus amigos, a menos que estuviese de caza. Solamente fuimos capaces de hacernos con él unos días antes de realizar el embarque, era prácticamente salvaje. A los tres los atamos juntos con mi equipo en el puente, y desde ese momento nació mi cercana relación con este singular trío. Durante el primer mes no estuvieron muy dispuestos a llevar una vida civilizada. Para conseguir acercarme tuve que empezar rascándoles el lomo con un palo lo suficientemente largo. De esta forma conseguí su confianza, hasta que llegamos a ser grandes amigos. Pero eran una fuerza terrible a bordo. Allí donde aparecían estos tres villanos, siempre había riña. Amaban la pelea. Y eran nuestros perros más veloces. En nuestras carreras con los trineos vacíos por los alrededores de *Framheim*, ninguno de los otros podía con estos tres. Siempre tenía la seguridad de poder ganar a los demás con estos perros.

Después de haber dejado atrás a *Lassesen*, me encontraba un tanto abatido; sentía mucha pena por él, pues era el más fuerte y noble de todos. Me alegré cuando de repente apareció de nuevo, aparentemente sano y salvo, como si sólo se hubiera entretenido por ahí. Pensamos que había

desenterrado de nuevo a *Thor* y se lo había terminado de comer. Esa comida debió resucitarlo. Desde los 80° S hasta casa realizó un excelente trabajo con el equipo de Wisting.

Aquel día tuvimos una experiencia que nos fue muy útil para el futuro. La brújula del trineo de Hanssen, en la cual siempre habíamos confiado, comenzó a darnos direcciones erróneas; por alguna razón no coincidía con las observaciones realizadas con el sol, que por suerte brillaba ese día. Según esto, cambiamos nuestro rumbo. Por la noche, cuando recogimos todo dentro de nuestra tienda, comprobamos que todo el instrumental de costura, tijeras, alfileres, agujas, etc., había permanecido junto a la brújula. No me extraña que se volviera rebelde.

El 19 de marzo tuvimos viento de dirección sudeste y -43° C. «Bastante frío» encontré anotado en mi diario. No mucho después de comenzar la jornada. Hanssen encontró nuestro viejo camino. Tenía una vista estupenda y podía ver más allá que cualquier otro. Bjaaland también tenía buena vista, pero nunca pudo ganar a Hanssen. El camino a casa estaba en línea recta y podíamos llegar al final de nuestro viaje. Tuvimos que detenernos un día debido a una fuerte tormenta que nos sorprendió desde el sudeste, la temperatura era de -34° C. Al día siguiente el termómetro subió, como ocurría siempre que había viento del sudeste; al despertarnos nos encontramos con -9° C. Era la mañana del día 21. Era una diferencia que podíamos sentir de forma muy agradable; habíamos llegado hasta -40° C. Esa noche, el tiempo fue un tanto curioso: violentas ráfagas de viento del este y del sudeste, con intervalos de calma total, como si llegasen de tierra altas. En nuestro viaje de regreso al norte, aquel día pasamos por la bandera número seis, lo que significaba que estábamos a ochenta y cinco kilómetros de *Framheim*. Montamos el campamento esa noche a sesenta kilómetros de casa. Intentamos hacer el resto del camino en dos días teniendo en cuenta el cansancio de nuestros perros, pero resultó de otra manera, ya que poco antes del mediodía perdimos el rastro de nuestras viejas huellas. Nos desviamos hacia el este, bastante lejos de las crestas ya mencionadas. De repente Hanssen comenzó a gritar diciendo que tenía ante él algo curioso y que no sabía que era. Estamos hablando de algo que, cuando lo utilizas, puedes ver incluso mejor que Hanssen: eran mis gafas. Las viejas gafas que

me habían servido durante tantos años. Ciertamente fue algo curioso. Debe ser la bahía de las Ballenas lo que estamos viendo a lo lejos, pero ¿qué son aquellas cosas negras que se mueven arriba y abajo? Alguien sugirió que podrían ser nuestros propios compañeros cazando focas, y todos estuvimos de acuerdo. Sí, por supuesto, estaba tan claro que no había duda al respecto. «Puedo ver un trineo, y allí otro, y un tercero por aquel lado». Los ojos se nos llenaron de lágrimas al verlos tan afanados en sus quehaceres. «Parece que se han marchado. No; ahí están de nuevo. Es extraño cómo se mueven arriba y abajo estos tipos». Realmente fue un milagro cuando vimos *Framheim* con todas sus tiendas. Nuestros muchachos, estábamos seguros, estarían echándose una siestecita al mediodía, y las lágrimas que estaban a punto de salir se secaron rápidamente. Ahora podíamos estudiar la situación con más tranquilidad. Allí estaba *Framheim*, estaba el cabo de Cabeza de Hombre y el cabo Oeste, lo que significaba que nos habíamos desviado considerablemente hacia el este. «Hurra por *Framheim*, a las siete y media nos vemos», gritó uno. «Eso está hecho», voceó otro, y comenzamos la marcha. Marcamos nuestra ruta en línea recta por medio de la bahía. Debíamos llevar una buena velocidad. Más de la que podía llevar el que iba abriendo camino esquiando; con lo que este se tiró sobre el primer trineo según le pasó. Vislumbré a Hanssen, antes de caerse, haciendo equilibrios intentando manejar su látigo y, un momento después, lo único que delataba su presencia eran las suelas de sus botas que sobresalían de la nieve. Yo mismo terminé también patas arriba encima de un trineo volcado, muerto de risa; la situación era demasiado cómica. Hanssen se levantó justo cuando llegaba el último trineo, el cual lo arrolló fuera de control. Todos terminamos bien rebozados en nieve en una mezcla caótica, hombres, perros y trineos todos revueltos.

La última parte del camino se hizo bastante dura, tal vez para compensar la diversión. Volvimos a encontrar la pista que habíamos perdido la mañana anterior; un montón de pescado seco tras otro asomaba entre la nieve y nos mostraba el camino. Llegamos a *Framheim* a las siete de la tarde, hora y media antes de lo que habíamos pensado. Fue una marcha de sesenta kilómetros en un día, no demasiado duro para nuestros agotados perros. El único animal de mi equipo que sobrevivió fue *Lassesen. Odín*, al

que mandé a casa desde los 81° S, murió nada más llegar al campamento. En total perdimos ocho perros durante todo el viaje; dos del equipo de Stubberud también murieron inmediatamente después de llegar a *Framheim* desde los 81° S. Probablemente el frío fue el único responsable; estoy seguro de que con una temperatura más razonable hubieran resistido. Los tres hombres que habían regresado desde los 81° S estaban sanos y salvos. Es verdad que el último día estuvieron escasos de alimentos y cerillas, pero en el peor de los casos siempre tenían a los perros para alimentarse. Una vez regresaron, habían cazado, troceado y almacenado hasta cincuenta focas, un buen trabajo.

Lindstrøm había estado incansable durante nuestra ausencia. Tenía todo colocado en perfecto orden. En la especie de trinchera que rodeaba la casa había tallado estanterías en el hielo y colocado en ellas los filetes de carne de foca. Solamente en este lugar había carne de foca suficiente para todo el tiempo que fuese necesario. En la parte exterior de las paredes que formaban el pasadizo también construyó estantes para almacenar toda clase de botes y latas. Todo estaba en tan perfecto orden, que hasta en plena oscuridad uno podía coger aquello que buscaba sin riesgo a equivocarse. Allí estaba la carne en salazón y el tocino; en otro lado, el pastel de pescado. Aquí se podía leer la etiqueta de un bote, pudín de caramelo; puedes estar seguro de que el resto de botes que había detrás eran de lo mismo. Todo en perfecto orden como una compañía de soldados. ¡Oh, Lindstrøm! ¿Cuánto durará este orden?

Esa era, por supuesto, una cuestión que guardaba en secreto. Déjenme releer mi diario. El jueves 27 de julio encuentro la siguiente anotación: «El pasaje de las provisiones se ha convertido en estos días en una caótica confusión. ¡Cómo recuerdo los días en que uno podía encontrar cualquier cosa incluso en la oscuridad! Si extendías tu mano para coger pudín de ciruelas y la cerrabas, estabas totalmente seguro de que lo que tenías en tu mano era pudín de ciruelas. Así funcionaba todo lo que controlaba Lindstrøm. Pero ahora, ¡Dios santo! Estoy avergonzado de escribir lo que me sucedió ayer. Fui al almacén con la más cándida ignorancia de la situación en la que se encontraba y, por supuesto, no llevé conmigo ningún tipo de alumbrado, ya que cada cosa, según pensaba, estaba en su lugar.

Extendí la mano y agarré algo. Yo esperaba conseguir un paquete de velas, pero el experimento falló. Lo que estaba en mi mano de ninguna manera podía ser un paquete de velas. Por el tacto podía adivinar que, evidentemente, era algo de lana. Deposité el objeto en cuestión y utilicé el recurso habitual, encender una cerilla. ¿Saben lo que era? ¡Unos viejos pantalones sucios! Y ¿saben dónde estaban colocados? Pues bien, entre la mantequilla y los dulces. Esta mezcla quizá pudiera ser algún tipo de venganza». La culpa no era de Lindstrøm. Por este lugar todo el mundo pasaba corriendo de un lugar a otro, por la mañana y por la tarde, y por regla general en la oscuridad. Y si por casualidad golpeaban algo dejándolo caer, no estoy seguro de que siempre se parasen a colocarlo de nuevo en su sitio.

Lindstrøm había pintado el techo de la cabaña de color blanco. ¡Qué confortable nos pareció cuando asomamos nuestras cabezas dentro de la casa aquella noche! Además, el granuja, sabiendo que habíamos estado lejos, aprovechó y puso la mesa de la manera más delicada y elegante. Aunque lo que más nos impactó fueron los filetes de foca y el olor a café, del que, aunque había bastante cantidad, no quedó nada. ¡Hogar! ¡Qué bien suena esa palabra allí donde te encuentres, en el mar, en tierra o… sobre el hielo! ¡Qué confortable fue para nosotros esa noche! Lo primero que teníamos que hacer ahora era secar la ropa de piel de reno, ya que estaba bastante húmeda. Esta tarea no se podía hacer con prisas. Teníamos que estirar la prenda y colocarla en una cuerda bajo el techo de la casa, con lo que no teníamos espacio para muchas al mismo tiempo.

Antes de que el invierno llegase teníamos que tener todo preparado y hacer algunas mejoras en nuestros equipos para efectuar el último viaje de avituallamiento. Esta vez el destino era 80° S, y teníamos que llevar cerca de una tonelada y cuarto de carne fresca de foca. Era de vital importancia que en nuestro viaje final, al llegar a este punto, nuestros perros pudieran tener toda la carne fresca de foca que quisiesen; todos vimos la importancia de este tema y estábamos ansiosos por conseguirlo. Una vez más comenzamos a trabajar en nuestros equipos; en el último viaje habíamos aprendido cosas nuevas. Por ejemplo, Prestrud y Johansen habían llegado a la conclusión de que el saco de dormir doble era preferible al simple. Esta

forma de pensar levantó cierta discusión, en la que yo personalmente no quise entrar. El saco doble tiene muchas ventajas, como también las tiene el simple. Creo que al final es cuestión de gustos. Este tema fue el único que creaba algo de controversia. Hanssen y Wisting estaban muy ocupados llevando a cabo la nueva idea de las tiendas y no tardaron mucho tiempo en terminarlas. Tenían un parecido a las tiendas de los esquimales; a pesar de ser redondeadas eran un tanto oblongas, de modo que, al no tener ninguna pared plana, el aire no tenía donde atacar. El equipo personal también sufrió algunas mejoras.

La bahía de la Ballenas —la parte interna, desde Cabeza de Hombre hasta el cabo Oeste— estaba completamente cubierta de hielo, pero mirando hacia el mar todo era una inmensa oscuridad. Ahora nuestra casa estaba totalmente cubierta de nieve. En gran parte debido al trabajo de Lindstrøm, pues la ventisca no le había ayudado mucho. Esta cubierta de nieve era de gran valor, ya que mantenía la casa cómoda y caliente. Nuestros perros, en total ciento siete, más bien parecían cerdos preparados para Navidad; incluso los famélicos que habían hecho el último viaje estaban empezando a restablecerse. Es algo extraordinario cómo estos animales pueden recuperar el peso perdido tan rápidamente.

Era muy interesante estudiar la llegada de los perros después del último viaje. Para ellos no era ninguna sorpresa llegar a casa; daba la impresión de que nunca habían salido. Es verdad que estaban ansiosos por descansar. El encuentro de *Lassesen* y *Fix* fue muy cómico. Eran inseparables amigos; el primero era el jefe y el segundo le obedecía ciegamente. En este último viaje había dejado en casa a *Fix* ya que me pareció que no estaba del todo en forma para el trabajo, aunque, al ser un gran glotón, estaba bien entrado en carnes. Esperé su reencuentro con gran curiosidad. Teniendo en cuenta el pobre estado físico en el que llegaba *Lassesen*, ¿intentaría *Fix* asumir la posición de jefe? A pesar del caos les llevó poco tiempo encontrarse en mitad del tumulto. El momento fue bastante tierno. *Fix* corrió directamente hacia *Lassesen*, comenzó a lamerle mostrándole grandes gestos de afecto, como demostración de la alegría que sentía por el reencuentro. *Lassesen*, por su parte, aceptó todo este rito con aires de superioridad, como corresponde a un jefe que se precie. Sin ninguna ceremonia preliminar hizo

rodar a su gordo amigo por la nieve y durante un momento estuvo sobre él; sin duda, con esto demostró quién era aún el amo y señor, más allá de ninguna disputa. ¡Pobre *Fix*! Daba la impresión de estar un tanto humillado. Pero esta situación no duró mucho tiempo. Pronto se vengó de él sabiendo que, en esta situación, podía salir victorioso de la lucha.

Con el objeto de dar unas pinceladas de cómo era nuestra vida aquellos días, sacaré unas cuantas citas de mi diario:

Sábado, 25 de marzo.- «Hermoso y apacible tiempo, -14° C durante todo el día. Ligera brisa del sudeste. El grupo que llegó de los 81° S ha salido a cazar focas esta mañana y volvieron con tres trofeos. Con lo que el número total, desde su regreso el 11 de marzo, suma la cantidad de sesenta y dos focas. Ahora tenemos suficiente carne fresca para nosotros y nuestros animales. Cada día nos gustan más los filetes de foca. Deberíamos estar contentos de poder comer cada día carne fresca, pero debemos tener prudencia y variar nuestra alimentación de vez en cuando. Para el desayuno, a las ocho de la mañana, tenemos de forma regular galletas calientes con mermelada, y Lindstrøm sabe tantas formas de prepararlas que en el mejor de los hogares americanos no serían capaces de superarle. Además, tenemos pan, mantequilla, queso y café. Para comer, principalmente, carne de foca (durante el invierno fuimos añadiendo carne enlatada a nuestro menú) y dulces de fruta en conserva de California, tartas y pudin enlatado. Para cenar, filete de foca con mermelada de arándanos, queso, pan, mantequilla y café. Cada tarde de sábado, un vaso de ponche y un cigarro. Debo confesar con franqueza que nunca he vivido tan bien. La consecuencia de todo es el magnífico estado de salud en el que nos encontramos. Tengo la total certeza de que nuestra empresa será coronada con éxito.

»Es extraño, desde luego, salir por la noche y ver desde fuera la acogedora y cálida lámpara luciendo por la ventana de nuestra pequeña cabaña cubierta de nieve, y sentir que este es nuestro acogedor y confortable hogar sobre la formidable y soñada barrera. Todos nuestros pequeños cachorros, tan rechonchos como cerditos preparados para la Navidad, deambulan por los alrededores y por la noche se arremolinan junto a la puerta. Jamás buscan refugio durante la noche. Deben de ser unos

animales fuertes. Algunos de ellos están tan gordos que caminan como si fueran gansos».

El 28 de marzo vimos por primera vez una aurora austral. Estaba compuesta de una especie de rayos y bandas que se extendían de sudoeste a nordeste cruzando todo el cénit. La luz era verde pálido y roja. Habíamos visto muchas puestas de sol preciosas por estos lugares, únicas en esplendor y colorido. Sin duda el entorno de azules y blancos de esta tierra mágica incrementa aún más su belleza.

Fijamos el inicio del último viaje de avituallamiento para el viernes 31 de marzo. Unos días antes, el grupo de caza salió al hielo y trajo otras seis focas para llevar al almacén. Con el fin de llevar el menor peso posible, se limpiaron y se retiraron todas las partes superfluas. Al final, estimamos el peso de estas focas en unos mil cien kilogramos.

El 31 de marzo a la diez de la mañana partía el último viaje de avituallamiento. Estaba formado por siete hombres, seis trineos y treinta y seis perros. En esta ocasión yo no fui. Les hizo el mejor de los tiempos para comenzar el viaje, un cielo claro con una calma total. A la siete de la mañana, cuando salí de la casa, contemplé una vista tan hermosa que nunca podré olvidarla. Todos los alrededores de la estación permanecían en una profunda y oscura sombra, desde sotavento de las crestas hasta el este. Pero los rayos del sol caían sobre la barrera hacia el norte; allí la superficie adquiría un color rojo dorado, bañada por el sol. Relucía y brillaba en tonos rojos y dorados, contra la irregular fila de enormes masas de hielo que rodeaban nuestra barrera. Por todos lados se respiraba una profunda paz, yo diría una paz espiritual. Desde *Framheim* el humo subía lentamente por el aire y proclamaba que el encantamiento de miles de años se había roto definitivamente.

Los trineos llevaban una carga muy pesada. Les vi desaparecer lentamente sobre las crestas en el punto donde siempre daban comienzo nuestros viajes. Después de las prisas y los trabajos para terminar la preparación de esta marcha, ahora teníamos un momento de tranquilidad. Lo que no significaba que nos íbamos a quedar sentados haciendo nada. Por el contrario, hicimos buen uso de nuestro tiempo. Lo primero, fue poner la estación meteorológica en funcionamiento. El 1 de abril todos los

instrumentos estaban en uso. En la cocina colgamos nuestros dos barómetros de mercurio y cuatro de bulbo, además de un barómetro y un termómetro, ambos registradores, y un termómetro normal. Se colocaron en un rincón protegido, lo más alejado del fogón. Aún no teníamos una caseta para los instrumentos de exterior, pero el subdirector se puso manos a la obra lo antes que pudo. Tenía unas manos tan diestras que cuando el grupo regresó de su viaje de avituallamiento, la caseta estaba preparada sobre la colina con todos los instrumentos necesarios; pintada de blanco, se la veía brillar desde la lejanía. La veleta era una obra de arte, construida por nuestro maquinista Sundbeck. Ningún fabricante hubiera podido proporcionarnos una tan magnífica y bien terminada. La estación meteorológica estaba compuesta por un termómetro registrador, higrómetro y termómetro. Se tomaban datos a la ocho de la mañana, a las dos y a las ocho de la tarde. Yo era la persona encargada de anotar estos registros y, en el caso de que yo no lo pudiese hacer, Lindstrøm era el encargado.

La noche antes del 11 de abril algo se cayó al suelo en la cocina. Según Lindstrøm, era el presagio seguro de que nuestros compañeros volverían durante esa jornada. Y así fue, al mediodía pudimos verlos arriba en el punto de partida de las marchas. Bajaban hacia nosotros a tal velocidad que desaparecían envueltos en cortinas de nieve. En una hora estuvieron con nosotros. Tenían muchas cosas que contarnos. Lo primero y fundamental era que todo se había llevado hasta el almacén situado a 80° de latitud sur, tal y como estaba planeado. Nos sorprendimos mucho cuando nos dijeron que habían encontrado una terrible grieta que tuvieron que atravesar, que estaba a setenta y cinco kilómetros de la estación, y que en este punto perdieron dos perros. Era muy extraño. Ya habíamos pasado por esta zona en cuatro ocasiones y nunca tuvimos problemas de ese tipo. Y cuando pensábamos que esta superficie era sólida como una roca, resulta que nuestros compañeros estaban en peligro de fracasar en su intento de llegar al almacén. Debido al mal tiempo tuvieron que ir demasiado al este; entonces, en vez de dirigirse a las cumbres como habíamos hecho en otras ocasiones, bajaron al valle. Allí encontraron una superficie tan peligrosa que casi se produce una catástrofe. Era una superficie similar a la que encontramos al sur de los 81° S, pero llena de montículos por todos los

lados. Aparentemente la superficie era sólida y esta situación es la más peligrosa en la que puedes encontrarte; según atravesaban esta zona, grandes trozos de nieve bajo sus pies caían justo detrás de ellos abriendo grandes y profundas grietas, tan grandes que podían tragarse cualquier cosa, hombres, trineos y perros. Con no pocas dificultades consiguieron salir de este horrible lugar, dirigiéndose hacia el este. A partir de ahora, una vez conocido ese problema, tendríamos mucho cuidado de no tomar de nuevo ese camino. A pesar de esto, sin embargo, volvimos a encontrarnos más adelante serios problemas con estas feas trampas.

Uno de los perros también se tuvo que dejar abandonado por el camino; tenía una herida en una de las patas y no podía tirar del trineo. Le dejaron suelto unos cuantos kilómetros al norte del almacén, con la esperanzadora idea de que siguiese al trineo. Pero el perro debió tener otra intención ya que nunca le volvieron a ver. Algunos pensaron que podía haber vuelto al almacén y estar pasando unos días de lujo y placer, dando buena cuenta de las provisiones de carne de foca que habíamos depositado allí. Debo confesar que esta idea no me gustó mucho; cabía la posibilidad de que esto realmente ocurriera y que cuando tuviéramos necesidad de esta carne ya no existiese. Pero nuestros miedos probaron tener poco fundamento. *Cook* — que era el nombre de este perro; por supuesto, también teníamos un *Peary* — nos abandonó para siempre.

Aquí puede verse un trineo con la rueda del contador de distancia

Las mejoras en nuestros equipos surtieron sus efectos. Los elogios a las nuevas tiendas salían de todas las bocas, y Prestrud y Johansen estuvieron en el séptimo cielo con su doble saco de dormir. Aunque quiero creer que el resto tampoco estuvo mal con el saco de siempre.

Con todo esto, la más importante tarea a realizar durante el otoño llegaba a su fin. Los cimientos eran firmes, sólo nos faltaba levantar el edificio. Permítanme un pequeño resumen de todos los trabajos realizados desde el 14 de enero hasta el 11 de abril: la construcción completa de la estación base para alojar a nueve personas durante varios años; almacenamiento de carne fresca para nueve hombres y ciento quince perros para medio año, el peso aproximado de las focas capturadas fue de unas sesenta toneladas; y, finalmente, el transporte de tres toneladas de provisiones a los almacenes situados a 80°, 81° y 82° de latitud sur. El almacén situado a 80° S contenía carne de foca, pemmican para perros, bizcochos, mantequilla, leche en polvo, chocolate, cerillas y queroseno,

además de gran cantidad de equipo. El peso total acumulado en este lugar era de casi dos toneladas. En 81° S media tonelada de pemmican para perros. En 82° S teníamos pemmican para hombres y animales, bizcochos, leche en polvo, chocolate y queroseno y, al igual que en las posiciones anteriores, gran cantidad de equipamiento. El peso total de todo en este punto era de 620 kilogramos.

Capítulo VII. Los preparativos para el invierno

¡El invierno! Creo que la mayoría de la gente considera el invierno como una época de tormentas, frío e incomodidades. Lo ven como algo ante lo que no hay más remedio que inclinarse; así lo dicta la Divina Providencia. La perspectiva de un baile o un par de fiestas les anima, y consigue que el horizonte de sus vidas se alegre un poco; pero todo es lo mismo, oscuridad y frío. ¡Uf, no! Por favor, que venga el verano, dicen. No puedo hablar de lo que mis compañeros pensaban ahora que el invierno llamaba a nuestra puerta; por mi parte, yo esperaba el invierno con placer. Cuando paseaba sobre la nieve de la colina y veía brillar a lo lejos la luz de la ventana de la cocina, me llegaba una indescriptible sensación de confort y bienestar. Y cuanto más negras y tormentosas eran las noches de invierno, mayor era esa sensación en nuestra pequeña y acogedora casa. Puedo imaginar al lector haciéndose preguntas y sé lo que dirá: «¿No estabais muertos de miedo ante la posibilidad de que la barrera se partiese y acabarais a la deriva en mar abierto?». Contestaré a esa pregunta de la manera más sincera posible. Con una sola excepción, todos coincidíamos en que la parte de la barrera en la que instalamos la cabaña descansaba sobre tierra firme, con lo que podíamos descartar cualquier viaje por mar. En cuanto al que pensaba que la barrera flotaba, puedo asegurar de forma rotunda que en ningún momento mostró el más mínimo temor. Y creo que con el tiempo llegó a estar de acuerdo con nosotros.

Si un general quiere ganar una batalla, debe estar siempre preparado. Si su oponente hace un movimiento, debe saber qué hacer para contener ese movimiento; todas las posibilidades han de estar planteadas de antemano, no puede haber imprevistos. Nosotros nos encontrábamos en la misma situación. Debíamos considerar de antemano lo que el futuro nos podía deparar y prepararnos para ello mientras tuviésemos ocasión. Cuando el sol

nos abandonara y sólo nos cubriera la oscuridad, ya sería demasiado tarde para prepararnos.

Lo primero que reclamó nuestra atención e hizo que nos estrujáramos el cerebro, fueron los miembros de sexo femenino de nuestra expedición. No tuvimos un momento de paz en la barrera. Lo que sucedió fue que todas nuestras féminas de cuatro patas, once en total, se pusieron de acuerdo para presentarse, todas a la vez, en una condición «de buena esperanza», y de ninguna manera, en estas circunstancias, habíamos contemplado semejante perspectiva. Verdaderamente, esto nos mantuvo bastante ocupados. ¿Qué había que hacer? Gran pregunta. Once hospitales de maternidad parecían muchos, pero sabíamos por experiencia que siempre iban a necesitarse los primeros auxilios. Si dejábamos a todas juntas en el mismo lugar podían ocurrir escenas bastante desagradables, y terminarían devorándose las crías unas a otras. ¿No había ocurrido eso mismo unos días antes? *Kaisa*, una gran hembra negra y blanca, se apropió de tres cachorros de sólo tres meses de vida cuando nadie la veía y con ellos se preparó un almuerzo. Cuando llegamos, lo único que vimos era como desaparecían entre sus dientes los extremos de los rabitos. Ya no había nada que hacer. Afortunadamente, la tienda de los perros de Prestrud quedó vacía, pues su equipo se repartió entre las demás. Al ser él quien abría camino a pie durante las marchas, no necesitaba perros. Aquí, con un poco de maña, dispusimos de dos nuevas zonas. Cuando montamos al principio todo el campamento, teniendo en cuenta este problema, levantamos un «hospital» en una tienda de dieciséis plazas, pero ahora se podía ver a las claras que era del todo insuficiente. Tuvimos que recurrir al material que abundaba en gran cantidad en esta región helada. Levantamos una espléndida y enorme cabaña de nieve. Junto a ella, Lindstrøm había construido en su tiempo de ocio otra más pequeña que estuvo terminada al regreso del segundo viaje de avituallamiento. Con todos estos arreglos a nuestra disposición ya éramos capaces de hacer frente al invierno.

Camilla, una vieja zorra astuta, tenía el tiempo controlado; sabía que tendría que dar a luz en la oscuridad y, a decir verdad, eso no le daba ningún gusto. Se dio más prisa y estuvo preparada para cuando el «hospital» se terminó de construir. A partir de ahora, podía esperar el futuro con más

calma mientras miraba como desaparecían los últimos rayos de sol. Cuando la oscuridad llegó, sus cachorros ya eran capaces de cuidarse por sí solos. *Camilla*, por cierto, tenía su propia manera de cuidar a sus crías. Desde luego, algo había en el hospital que no le gustaba. El qué, no lo supimos, pero la verdad era que prefería siempre otros lugares. No era raro ver a *Camilla* atravesar una terrible tormenta, con 30° bajo cero, llevando a una de sus crías en la boca, buscando un nuevo lugar donde acomodarlas. Mientras tanto, las otras tres, que quedaban esperando, chillaban y aullaban. Los lugares que elegía, por regla general, no se correspondían con la idea que tenemos de confort; por ejemplo, junto a una caja de madera, totalmente expuestos al viento, o detrás de un montón de tablas, con unas corrientes de aire que harían las delicias del mejor fabricante de chimeneas. Pero si a ella le gustaba, no había más que hablar. Si a la familia no se la molestaba, permanecían en el mismo lugar durante varios días antes de realizar otra mudanza. Voluntariamente, nunca regresó al hospital. No era raro ver a Johansen, convertido en el guardián de la familia, corriendo con la señora *Camilla* llevando en brazos a toda la prole hasta el hospital, para dejar allí a los cachorros con palabras de ánimo.

Al mismo tiempo establecimos un nuevo protocolo de actuación con nuestros perros. Hasta ahora habíamos obligado a los animales a permanecer atados para evitar que fueran a la caza de focas, ya que de otra manera hacían auténticos estragos. Había ciertos individuos que estaban especialmente capacitados para estas lides, como le sucedía a *Major*, un perro de Wisting. Había nacido cazador y no le temía a nada. También estaba *Svarten*, del equipo de Hassel; la diferencia era que este último siempre iba solo, mientras que *Major* se llevaba a toda la cuadrilla con él. Por lo general, todos ellos regresaban con las fauces escurriendo sangre. Para poner fin a este deporte nos vimos obligados a tenerlos atados con las correas. Pero ahora que las focas habían emigrado, les dejamos sueltos. Como es natural, lo primero que hicieron para estrenar su libertad fue pelearse. Según había ido pasando el tiempo, y por razones que no llegamos a comprender, habían ido apareciendo odios y rencillas entre varios perros; por fin había llegado el momento de demostrar quién era el más fuerte, y se lo tomaron muy en serio. Poco tiempo después su comportamiento fue

mejorando y las peleas se hicieron muy extrañas. Desde luego, siempre había algunos que no podían cruzarse sin intentar morder el cuello del otro, por ejemplo *Lassesen* y *Hans*; y conociendo sus formas de ser, siempre estábamos con un ojo vigilante sobre ellos. Pronto aprendieron cuál era su tienda y su lugar dentro de ella. Tan pronto como llegaba el día les soltábamos, para volver a atarlos de nuevo a la llegada de la noche, cuando les dábamos de comer. Una vez acostumbrados a este ritmo nunca nos dieron problemas y todos nos demostraban su afecto cuando por la tarde les poníamos las correas. Cada animal sabía quién era su jefe y su tienda y qué tenía que hacer en cada momento. Con aullidos de alegría los perros se reunían alrededor de su guía y corrían a su tienda con muestras de júbilo. Mantuvimos estas normas todo el tiempo. Su comida consistía en carne de foca y grasa de ballena un día, y pescado seco el siguiente; por regla general, ambas cosas desaparecían sin protestas, aunque lo que más les gustaba era la carne de foca. A lo largo de casi todo el invierno tuvimos restos de foca esparcidos por una de las pendientes de la barrera; naturalmente era un centro de gran interés. Podíamos considerarlo el mercado central de *Framheim*, y no siempre era un lugar pacífico. Los clientes eran muchos y había gran demanda, de manera que veíamos escenas muy animadas en ocasiones. Nuestro propio almacén de carne de foca era «la tienda de la carne». Unas cien focas habían sido troceadas y apiladas en su interior. Como ya he mencionado, habíamos construido una pared de nieve de un metro ochenta de altura alrededor de la tienda como protección contra los perros. Aunque tenían para comer todo lo que querían, y aunque sabían que la entrada al recinto de «la tienda de la carne» les estaba prohibida —posiblemente esta prohibición les servía de incentivo—, siempre tenían los ojos puestos en esa dirección y la cantidad de dentelladas en la pared de nieve hablaban de forma elocuente de lo que hacían cuando no les veíamos. En concreto *Snuppesen* no podía apartar sus ojos de esa pared y, siendo como era extremadamente ágil y ligera, buscaba siempre la menor oportunidad. El tiempo que dedicaba a esta actividad nunca lo hacía sola, siempre seducía a sus dos atentos caballeros, *Fix* y *Lasse*; estos, de todas formas, eran menos decididos y tenían que contentarse con mirarla. Mientras ella saltaba al interior de la pared, lo que consiguió en una o dos

ocasiones, ellos corrían alrededor dando chillidos. Tan pronto como oíamos sus aullidos, sabíamos exactamente lo que estaba sucediendo y alguno de nosotros salía al exterior armado con un palo. Se requería bastante astucia para pillarla con las manos en la masa, pues tan pronto como cualquiera de nosotros se acercaba, sus dos galanes dejaban de aullar, indicándole que algo malo sucedía. Entonces aparecía su roja cabeza por encima de la pared mirando en derredor. No hace falta decir que jamás saltó a los brazos del hombre del palo, pero por regla general nunca se quedó sin castigo. *Fix* y *Lasse* también se llevaban lo suyo. Verdad era que, en realidad, no habían hecho nada malo, pero lo podían haber hecho. Ellos lo sabían y mientras tanto observaban el castigo de *Snuppesen* en la distancia. La tienda en la que guardábamos el pescado seco estaba siempre abierta, apenas les interesaba.

El sol continuaba su curso, cada día más y más bajo. Después de nuestro último viaje no lo vimos demasiado; llegó el 11 de abril y, como siempre rápidamente, se desvaneció. La Pascua llegó a la barrera y, como en cualquier parte del globo, nosotros la celebramos. Las vacaciones las festejamos comiendo un poco más de lo normal; en realidad no teníamos otra forma de celebrarlo. Ni cambiamos de vestimenta ni hicimos ninguna otra reforma en nuestras vidas. En las tardes de vacaciones, normalmente escuchábamos un poco el gramófono, tomábamos un vaso de ponche y fumábamos un cigarro. Teníamos que tener especial cuidado con el gramófono. Sabíamos que era un aparato delicado y que podría dejar de funcionar muy pronto en caso de usarlo demasiado, de manera que sólo lo usábamos en ocasiones especiales, aunque disfrutábamos mucho con su música. Cuando terminó la Pascua, todos dimos un suspiro de alivio. Estas vacaciones son más bien tediosas, sobre todo en un lugar como la barrera donde no hay ninguna distracción, lo que significa que se nos hicieron insufriblemente largas.

Nuestra forma de vida seguía un orden completo y todo fluía de manera fácil y correcta. El principal trabajo del invierno sería perfeccionar nuestros equipos para el viaje hacia el sur con los trineos. Nuestro objetivo era alcanzar el Polo, lo demás era secundario. Las observaciones meteorológicas estaban a la orden del día y preparadas para el invierno. Se

llevaban a cabo a las ocho de la mañana, a las dos y a las ocho de la tarde. Estábamos tan faltos de mano de obra que nadie se podía ocupar de estas labores por la noche; además, viviendo como vivíamos en un espacio tan reducido, sería bastante molesto que alguno de nosotros estuviese deambulando por la casa a esas horas, pues nunca habría un momento de paz. Mi principal objetivo era que cada uno de los miembros de la expedición se sintiera cómodo y feliz, de modo que cuando llegase la primavera todos estuviésemos frescos, preparados y ansiosos de enfrentarnos con la tarea final. No era mi intención que malgastásemos el invierno holgazaneando, nada más lejos de mi intención. Para que un hombre se encuentre satisfecho y en buena forma siempre ha de estar ocupado. Por tanto, esperaba que cada uno de los hombres se mantuviese ocupado también fuera de las horas destinadas al propio trabajo. Al final del día cada hombre era libre de hacer lo que quisiera. Siempre teníamos que mantener un cierto orden y limpieza, tanto como las circunstancias lo permitieran. De forma que decidimos que cada uno de nosotros se encargaría del «orden» durante una semana. Esta tarea consistía en barrer el suelo cada mañana, vaciar los ceniceros, etc. Para asegurar una total ventilación, especialmente donde dormíamos, establecimos como norma que nadie podía dejar nada bajo su litera a excepción de las botas. Cada hombre tenía dos perchas para colgar sus ropas, suficiente para la que tenía que ponerse durante el día; toda la ropa superflua se guardaba dentro de nuestros macutos y se sacaba fuera. Esta fue la manera con la que conseguimos algo de orden; en cualquier caso, lo peor de la suciedad era librarse de ella. Es muy dudoso que un ama de llaves puntillosa fuera capaz de tenernos todo en perfecto orden.

Cada uno tenía su trabajo habitual. Prestrud, con la asistencia de Johansen, se ocupaba de las anotaciones astronómicas y las observaciones pendulares. Hassel se convirtió en una autoridad en lo que se refería al carbón, madera y queroseno; era el responsable de estos suministros. Como encargado de todas estas cuestiones, se le nombró máxima autoridad. Esta distinción se le hubiera podido subir a la cabeza de no ser porque, junto a ella, también estaba la de chico de los recados. Además de recibir órdenes, tenía que repartir las provisiones, y hay que reconocer que desempeñó su

trabajo con distinción. Era hábil en sisar a su cliente, Lindstrøm, al que durante el largo invierno le hizo ahorrar gran cantidad de carbón. Hanssen tenía que mantener el almacén en orden y despachar todo lo que se necesitaba. Wisting tenía el encargo de cuidar de todos los equipos y no permitía que nadie los tocase sin su permiso. Bjaaland y Stubberud eran los encargados de cuidar el cobertizo y el pasaje que rodeaba la casa. Lindstrøm se ocupaba de la cocina, el trabajo más duro y a la vez más desagradecido de una expedición como esta. Nunca nadie dice nada de lo buena que está una comida, pero si un día de mala suerte se le quema la sopa al cocinero, mejor no escuchar lo que sus oídos pueden llegar a oír. Lindstrøm era un hombre con una disposición incansable; lo único que siempre le decían era: «Otra vez lo mismo».

El 19 de abril fue el último día que vimos el sol, desde entonces, siempre quedaba por debajo del horizonte, por las crestas del norte. Se podía ver un intenso rojo, rodeado de una mar de lenguas de fuego, que no desapareció hasta el día 21. Ahora todo estaba bien, cada cosa estaba en su sitio. En lo que se refería a la cabaña, no podía ir todo mejor; pero el cobertizo, que en un principio quisimos usar como taller, pronto demostró ser demasiado pequeño, oscuro y frío, por no hablar del tráfico reinante en esa zona, pues los trabajos que se llevaban a cabo se veían continuamente interrumpidos. A excepción de este oscuro agujero, no teníamos otro lugar donde realizar nuestros trabajos. Por supuesto, podíamos utilizar nuestro cuarto de estar, pero estaríamos interfiriendo en la vida de los demás durante todo el día. No era un buen asunto ocupar el único lugar de paz y tranquilidad que teníamos y hacer de él un sitio de trabajo. Ya sé que por costumbre se hace eso, pero siempre he creído que es una mala idea. Nos faltaba ingenio para buscar una solución, pero las circunstancias llegaron en nuestra ayuda una vez más. Tengo que confesar que habíamos olvidado traer una herramienta muy común y muy necesaria en expediciones polares, las palas para nieve. Una expedición bien equipada como la nuestra debería tener al menos doce fuertes palas de hierro. No teníamos ninguna. Disponíamos de dos que no nos servían de mucho, ya que podían considerarse restos de serie. Afortunadamente, teníamos una magnífica plancha de hierro macizo. Bjaaland se puso manos a la obra y consiguió

construir una docena de las mejores palas. Stubberud colocó los mangos, y quedaron como recién salidas de la fábrica. Este hecho tuvo mucho que ver con nuestro futuro bienestar, como más tarde se verá. Si hubiéramos tenido las palas con nosotros desde el comienzo, podríamos haber quitado la nieve de la entrada cada mañana, como hace la gente normal. Pero como no las teníamos la nieve se acumulaba día tras día en nuestra puerta. Antes de que Bjaaland preparase las palas, se había formado un gran montón que se extendía desde la entrada hasta el lado oeste de la casa. Este montón de nieve, tan grande como la casa en sí misma, nos hizo poner mala cara cuando una mañana nos tocó salir a retirarla con las palas. Según contemplábamos el montón de nieve, con miedo de comenzar, uno de nosotros, no sé si fue Lindstrøm, o Hanssen quizá, ¿o no fui yo mismo? Bien, eso no importa, uno de nosotros tuvo la brillante idea de que era mejor aliarnos con la naturaleza que luchar en su contra. La cuestión era que podíamos construir dentro de este montón de nieve nuestra carpintería y conectarla directamente con la casa. La idea se adoptó de forma inmediata. Y en ese momento comenzó el trabajo de tunelar, lo que nos llevó bastante tiempo. Esta labor no terminó hasta que casi tuvimos una ciudad bajo tierra, probablemente uno de los más interesantes trabajos llevado a cabo nunca en una estación polar. Empecemos con la mañana en que dimos el primer golpe con la pala en el montón de nieve; era el martes 13 de abril. Mientras tres hombres trabajaban cavando directamente sobre el montón desde la puerta por el lado oeste, otros tres estaban ocupados haciendo la conexión con la casa. Se construyó con tramos de tabla, las mismas que se habían usado en el *Fram* para hacer la falsa cubierta de los perros, y discurría desde el montón de nieve hasta el cobertizo. La parte abierta entre el montón y el cobertizo por la parte norte se rellenó totalmente con una pared de sólida nieve que llegaba a juntarse con el techo, mientras que el mismo espacio por el lado sur se dejó abierto a modo de salida. Desde ese momento se despertó en nosotros una fiebre por la construcción, y a un ambicioso proyecto le seguía otro. Así acordamos excavar un pasadizo a lo largo de todo el montón de nieve que terminase en una caseta en la que podríamos colocar un baño de vapor. No era más que un proyecto, un baño de vapor a 79° de latitud sur. Hanssen, constructor de cabañas de nieve de

profesión, comenzó a trabajar en ello. Hizo una pequeña y sólida por debajo del nivel de suelo, y medía tres metros y sesenta centímetros desde el suelo hasta el techo. Era un espacio más que suficiente para colocar un baño de vapor. Mientras tanto, los tuneladores seguían avanzando; cada día oíamos más y más cerca los picos y las palas. Desde luego, para Hanssen era mucho trabajo. Ahora que ya había terminado la cabaña del baño, comenzó el túnel de acceso desde las otras ya construidas y, la verdad sea dicha, cuando comenzaba una cosa no le llevaba mucho tiempo terminarla. Oímos cómo los grupos se iban acercando uno al otro. El interés se iba acrecentando. ¿Llegarán a encontrarse? ¿O estarán cavando de tal forma que un grupo se cruzará con el otro y pasarán de largo? Magníficos trabajos de ingeniería rondaban en mi cabeza. Si ellos vienen hacia nosotros, nosotros debemos ir hacia ellos… «¡Hola!». Un rostro iluminado de felicidad interrumpió mis pensamientos y se abrió paso a través de la nieve justo en el momento que me disponía a clavar el pico en ese mismo punto de la pared. Era Wisting, el pionero del túnel de *Framheim*. Desde luego que tenía buenas razones para estar feliz, había escapado de la broma con su nariz sana y salva. Un instante después y se hubiera tropezado con mi pico. Era una estupenda vista la de este largo y blanco pasadizo que terminaba en una brillante cúpula. Según avanzábamos, íbamos profundizando al mismo tiempo, de forma que no debilitásemos el techo. Picar hacia abajo no suponía ningún problema, la barrera era lo suficientemente profunda.

Cuando terminamos esto, empezamos a trabajar en la carpintería. Tuvimos que cavar a bastante profundidad según nos íbamos acercando a los bordes redondeados del montículo de nieve. Primero excavamos y luego profundizamos. Si mal no recuerdo, alcanzamos casi dos metros desde la superficie de la barrera. El taller quedó muy amplio, con espacio para dos carpinteros y longitud suficiente para los trineos. La mesa de trabajo fue tallada en la pared y recubierta con maderas. Este local terminaba en su parte oeste en una pequeña habitación donde se guardaban las herramientas. Una ancha escalera, tallada en el hielo y recubierta con maderas, unía la carpintería con el cobertizo. Tan pronto como se terminó la carpintería, sus encargados se trasladaron a ella y se establecieron dándole el nombre de «Sindicato de carpinteros». Aquí se terminaron de retocar todos los equipos

de los trineos para el viaje final. Enfrente de la carpintería se excavó la herrería, siempre a la misma profundidad; esta era menos usada. A un lado de la herrería, cerca de la casa, se excavó un profundo agujero donde terminaban las aguas residuales procedentes de la cocina. Entre el sindicato de carpinteros y la entrada al cobertizo, en el lado contrario de la subida a la barrera, construimos una pequeña habitación que, desde luego, merece una detallada explicación, aunque la reservaremos para más adelante. La subida a la superficie de la barrera, que hasta entonces se había mantenido abierta mientras los trabajos progresaban, se cerró ahora con un sistema que merece la pena ser mencionado. Hay gran cantidad de personas que aparentemente nunca aprendieron a cerrar las puertas tras su paso; donde dos o más se reúnen, siempre encuentras al menos uno que tiene este defecto. ¿Cuántos habría entre nosotros, que no éramos ni dos ni tres, sino nueve? No sirve de nada recordar a quien sufre este defecto que tiene que cerrar la puerta tras él; simplemente es incapaz de hacerlo. Por mi parte, aún no tenía la suficiente familiaridad con mis compañeros como para plantearles la cuestión de los cierres de puerta, por lo que decidimos colocar una con autocierre para evitar futuras desavenencias. La construyó Stubberud, fijando el marco sobre la pared de modo que siempre obligaba a la puerta a estar en la misma posición, de la misma manera que se hace con las trampillas de los sótanos en las casas. Así, la puerta no podía quedarse abierta; se cerraba sola. Quedé muy satisfecho cuando la vi terminada pues de esta forma también estábamos protegidos contra la invasión de los perros. Cuatro escalones de nieve cubiertos con maderas conducían desde la puerta hasta el cobertizo. Además de todas estas nuevas habitaciones, también habíamos conseguido una protección extra para la casa.

Mientras todos estos trabajos iban adelante, nuestro constructor de instrumental trabajaba a marchas forzadas. El mecanismo de relojería del termógrafo estaba mal: el huso se había roto, creo. Esto era especialmente molesto, ya que este termógrafo había funcionado perfectamente con bajas temperaturas, mientras que los otros se veía claramente que estaban construidos para funcionar en los trópicos; de una u otra forma, no funcionaban con el frío. Nuestro técnico de instrumental tenía un método para ocuparse de todos estos aparatos, casi sin excepción. Los ponía en el

horno y encendía el fuego. En ese momento comenzaban a funcionar perfectamente, lo que despejaba la duda de que estos aparatos fueran totalmente inservibles. El termógrafo no funcionaba en el frío. De todas formas, limpió todo el lubricante viejo que tenía pegado en todas las ruedas y ejes y demás rincones, pues parecía goma de pescado, y lo colgó en el techo de la cocina. La temperatura del lugar quizá le hizo recobrar el conocimiento haciéndole creer que estaba en los trópicos. De esta forma tendríamos registrada la temperatura de la cocina, y quizá más tarde también seríamos capaces de anotar las cenas que habíamos tenido durante la semana. Que al profesor Mohn le sirvieran de algo estas mediciones era otra cuestión; nuestro constructor de instrumentos tampoco prestó mucha atención al tema. Además de todos estos instrumentos teníamos un higrómetro registrador. Hay que reconocer que estábamos bien surtidos, pero esto suponía que uno de nosotros tenía que salir fuera, al menos una vez cada veinticuatro horas, para tomar nota de los datos. Lindstrøm lo había limpiado, engrasado y puesto a punto. A pesar de todo, a las tres de la mañana dejó de funcionar. Pero Lindstrøm no se dio por vencido. Después de muchas consultas, se le encomendó la tarea de construir un termógrafo a partir del higrómetro registrador y del termógrafo estropeado; era un trabajo apropiado para él. El producto que me mostró horas más tarde me puso los pelos de punta. ¿Qué diría Steen? ¿Saben qué es lo que me enseñó? Pues bien, era una vieja lata de carne que rodeaba por dentro la caja del termógrafo. ¡Cielos! ¡Parecía un insulto a todos los aparatos de medidas meteorológicas! Me quedé pasmado pensando que me quería gastar una broma. Estuve estudiando cuidadosamente su cara durante todo el rato para poder encontrar el *quid* de la cuestión, una mueca, algo, yo no sabía si reír o llorar. Desde luego, la cara de Lindstrøm permanecía completamente seria. Creo que lo apropiado en esta situación hubiera sido soltar lágrimas de risa. Pero cuando mis ojos se posaron sobre el termógrafo y leí «Conservas Stavanger. Las mejores croquetas», no pude contenerme más. Todo era demasiado cómico y me eché a reír a carcajadas. Cuando por fin pude controlar mi ataque de risa, escuche la explicación. Uno de los cilindros del termógrafo no funcionaba bien, de modo que lo cambió por la lata tras hacer las transformaciones necesarias. El nuevo sistema cumplió con su

cometido espléndidamente. El termógrafo-croqueta consiguió medir hasta -40° C, pero llegado a este punto se rindió.

Dividimos nuestras fuerzas en dos equipos de trabajo. Uno de ellos se dedicó a sacar de la nieve unas cuarenta focas que habíamos dejado enterradas a un metro de profundidad; nos llevó dos días. Los pesados cuerpos de las focas, duras y totalmente rígidas, eran difíciles de manejar. Por su parte, los perros seguían este proceso con interés. Cada uno de los ejemplares que sacábamos a la superficie era inspeccionado con cuidado; los apilamos en dos montones y fueron la comida de nuestros perros durante todo el invierno. Mientras tanto el otro grupo, bajo la dirección de Hassel, se afanaba en construir una bodega para el petróleo. Los barriles que habían estado en el exterior desde febrero, ahora estaban enterrados bajo montones de nieve. Se colocaron en las paredes de la bodega y se construyó un pasillo a un nivel inferior al de los barriles; según la altura de los barriles así se excavó en la barrera. Una vez sacada toda la nieve, una de las entradas se volvió a tapiar, mientras que por el otro extremo se construyó una gran entrada. Los conocimientos de Stubberud sobre la construcción de bóvedas fueron muy útiles, y a él se debe el honor de haber construido el espléndido arco que daba entrada al almacén del petróleo. Era un placer pasar por debajo; probablemente jamás nadie haya tenido un almacén para petróleo como éste. Pero Hassel no se detuvo ahí, la fiebre por la construcción lo tenía poseído. Su gran proyecto de conectar el almacén de carbón y madera con la casa, construyendo un túnel por debajo de la superficie, casi me dejó sin respiración; para mí aquello era una tarea de superhombres, y aun así lo consiguieron. La distancia que separaba la tienda del carbón de la casa era de unos nueve metros. Hassel y Stubberud trazaron su plan, de modo que el túnel rodearía la casa hasta entrar por el ángulo sudeste. Una vez discutido el proyecto, cavaron un profundo agujero en la barrera a medio camino entre la tienda y la casa, y desde aquí siguieron en las dos direcciones hasta que, en poco tiempo, habían concluido el trabajo. En ese momento Prestrud tuvo otra idea. Mientras el agujero central permanecía abierto, quiso aprovechar la oportunidad para instalar en él su sistema de observaciones con el péndulo. Lo hizo excavándolo en ángulo recto al túnel, de forma tal que su pequeño

observatorio quedó situado entre la casa y el almacén del carbón. Cuando sacamos toda la nieve fuera del túnel y el gran agujero se volvió a tapar, podíamos ir directamente de la cocina a la tienda del carbón, sin tener la necesidad de salir fuera. Salíamos al cobertizo que rodeaba la casa, donde teníamos colocadas todas la provisiones enlatadas en perfecto orden, llegábamos al ángulo situado al sudeste, y desde este punto entrábamos en el nuevo pasadizo que nos llevaba directamente a la tienda del carbón. Justo en mitad del pasaje, a mano derecha, una puerta nos conducía al observatorio donde se había colocado el péndulo. Continuando por el pasadizo, lo primero que encontrábamos eran unos escalones de bajada. Al final todo terminaba en una empinada subida que comunicaba el pasadizo con el nivel superior. Cuando se llegaba a este lugar, uno se encontraba de repente justo en el centro de la tienda del carbón. Realmente era un trabajo bien hecho que hacía honor a sus diseñadores. Era realmente útil: Hassel podía traer carbón con cualquier tiempo bajo cubierto y se libraba de tener que dar paseos a la intemperie. Pero este no fue el final de nuestros grandes trabajos subterráneos. Queríamos tener un cuarto donde Wisting pudiera almacenar todas las cosas que tenía a su cargo. Estaba especialmente interesado en que las ropas de piel de reno estuvieran bajo techo. Nos pusimos manos a la obra para excavar una habitación lo suficientemente grande para albergar todos estos artículos y, al mismo tiempo, un espacio de trabajo suficiente para Wisting y Hanssen, quien tendría que retirar los trineos lo antes posible del almacén de Bjaaland. Wisting eligió para construir esta habitación un gran montículo de nieve que se había formado en las cercanías de la tienda donde se guardaban todos estos materiales, y se situaba al nordeste de la casa. «El Almacén de ropa», así lo llamamos, era bastante largo y disponía de espacio suficiente, no sólo para todo nuestro equipo, sino para montar un taller de confección. Desde allí una puerta conducía a otra habitación más pequeña donde Wisting colocó su máquina de coser, con la que trabajó durante todo el invierno. Continuando en dirección nordeste, llegábamos a otra gran habitación, llamada «el Palacio de cristal», donde colocamos todas las cajas de los trineos y los esquís. En este cuarto guardamos todas las provisiones para los viajes con los trineos. Al principio este lugar estuvo separado de todos los demás, lo que

significaba que para llegar a él teníamos que salir al exterior. Más tarde, cuando Lindstrøm hubo cavado un enorme agujero en la barrera en el lugar donde cogía el hielo y la nieve para cocinar, hicimos una conexión desde allí hasta los dos cuartos antes mencionados; así, finalmente, conseguimos ir siempre a todos los almacenes por debajo de la nieve sin necesidad de salir al exterior.

También se levantó el observatorio astronómico. Estaba situado a la derecha del Palacio de cristal. Siempre pareció tener una estructura un tanto frágil y no mucho tiempo después pasó a mejor vida. Después de esto, Prestrud inventó muchos artilugios; durante un tiempo empleó un barril vacío como pedestal, y después un viejo bloque de madera. Su experiencia en sistemas de soporte fue muy variada.

A principios de mayo terminamos con todas estas tareas. Sólo nos quedaba una última cosa por preparar. Recolocar el almacén. Los pequeños montones en los que se apilaban las cajas nos resultaban molestos y el hueco entre cada montón de cajas favorecía la acumulación del hielo. Colocamos todas las cajas en dos largas filas, lo suficientemente alejadas como para impedir que la nieve se amontonase entre medias. Este trabajo nos llevó dos días.

Ahora los días eran bastante cortos y estábamos preparados para comenzar nuestros trabajos en el interior. Las tareas para el invierno se asignaron de la siguiente forma: Prestrud, observaciones científicas; Johansen, empaquetador de provisiones para los trineos; Hassel tenía que mantener el suministro de carbón, madera y parafina para Lindstrøm, y al mismo tiempo fabricar látigos —una ocupación que tenía bien aprendida desde la segunda expedición con el *Fram*—; Stubberud se dedicaba a conseguir que la carga de los trineos pesase lo mínimo, aparte de otras muchas cosas. No había nada que sus manos no pudiesen hacer, con lo que su programa de trabajo para el invierno no quedó del todo definido. Yo sabía que era capaz de realizar un montón de tareas diferentes, pero debe decirse que la preparación de la carga de los trineos ya era un trabajo bastante pesado. A Bjaaland se le asignó una tarea que todos considerábamos de enorme importancia, la modificación de los trineos. Sabíamos que se podía ahorrar mucho peso, pero no cuánto. Hanssen y

Wisting tuvieron que sacudir entre los dos las pieles hasta que terminaron, y lo tuvieron que hacer en el Almacén de ropa. Además, estos dos hombres hicieron otras muchas cosas en su programa de invierno.

Hay mucha gente que piensa que una expedición polar es sinónimo de holgazanería. Ojalá hubieran venido algunas de estas personas a *Framheim* durante el invierno, hubiesen vuelto con otra opinión. No quiero decir que las horas de trabajo fueran excesivamente largas, las circunstancias no lo permitían, pero durante aquellas horas el trabajo tenía que ser rápido.

En algunos de los viajes con los trineos nos percatamos de que los termómetros eran muy frágiles. Sucedió con frecuencia que al principio del viaje alguien rompiera los termómetros, dejándonos sin medios para determinar la temperatura. En tales circunstancias uno tenía que acostumbrarse a estimarla, teniendo en cuenta la temperatura media del mes con cierto grado de oscilación. Estimar la temperatura de un solo día podía variar un poco, para más o para menos, pero, como digo, uno podía llegar a hacer una estimación de la temperatura media. Dándole vueltas al tema, se me ocurrió una especie de juego. Por la mañana cada hombre daba su estimación de la temperatura del día, la cual se anotaba en un libro. Al final del mes se repasaban todas las anotaciones y el premio —unos cuantos cigarros— se lo llevaba aquel que más veces hubiera acertado. Además de servirnos de práctica para estimar la temperatura, nos servía de diversión al comenzar el día. Cuando cada día es prácticamente igual al siguiente, cosa que normalmente nos sucedía, la primera hora de la mañana se hace un poco dura, sobre todo antes de tomar una taza de café. Puedo decir, sin temor a equivocarme, que estos enfados matutinos fueron muy raros entre nosotros. Pero nunca se sabe, uno nunca puede estar seguro. El hombre más amable puede darte una sorpresa antes de que el café surta sus efectos. En estos casos las predicciones de cada uno hacían olvidar aquel mal momento, distraían a los hombres y les hacía desviar su atención a cosas más entretenidas. La opinión de cada hombre era esperada con expectación, y para evitar influir unos en otros se decían en secreto. Cada mañana, según iban apareciendo en escena, se tomaba nota de sus predicciones. «Ahora Stubberud. ¿Cuál es la temperatura de hoy?». Stubberud tenía su propia forma de calcularla, y nunca conseguí saber cómo. Un día, por ejemplo,

miró a la cara de todos los que estaban a su alrededor. «Hoy no será un día de calor», dijo al final, con total convicción. Yo podía darle la razón de forma inmediata y decirle que había acertado. Teníamos -56° C. Los resultados mensuales fueron muy interesantes. Creo recordar que la mejor marca de la competición mostró unos ocho datos correctos, aproximadamente. A veces sucedía que alguno de los hombres mantenía su predicción muy cerca de la realidad durante mucho tiempo y de repente, un día, cometía un error de 25°. Se comprobó que los ganadores diferían tan sólo en unas décimas de grado respecto a la temperatura real de todo el mes, y si uno tomaba la media de todos los jugadores, daba un resultado prácticamente calcado de la realidad. A la vista de los resultados se instituyó este método de medida de temperatura. Si más adelante hubiéramos tenido la mala suerte de perder todos los termómetros, podríamos decir que no todo estaba perdido. De todas formas, conviene decir que durante nuestro viaje al Sur llevamos cuatro termómetros con nosotros. Los empleamos para tomar temperaturas tres veces al día y todos regresaron en perfectas condiciones. Wisting fue el encargado de esta rama de la ciencia, y creo que no romper ningún termómetro fue una hazaña sin precedentes.

Capítulo VIII. Un día en *Framheim*

Para poder entender mejor nuestra vida diaria, nos daremos una vuelta por *Framheim*.

Es 23 de junio, por la mañana temprano. Una completa tranquilidad inunda la barrera —aunque quien no haya estado en estas regiones no conoce lo que significa tranquilidad—. Salimos a la vieja pista que usamos para venir desde donde fondeó el *Fram*. Nos detendremos varias veces en el camino y nos preguntaremos si esto puede ser real; nunca ninguno de nosotros había concebido nada tan hermoso como esta visión. Hacia el norte, el borde de la barrera y, más cerca, los montes Nelson y Rönniken; detrás, una cumbre tras otra, montaña tras montaña, a cual más alta, elevadas por antiguas fuerzas. La luz es maravillosa. ¿Qué causa esa extraña claridad? Es limpia como la luz del día. Las jornadas más cortas del año están aún por llegar. No hay sombras, eso significa que tampoco hay luna. No; es una de las pocas apariciones realmente intensas de la aurora austral que nos da la bienvenida. Parece como si la naturaleza deseara honrar a nuestros invitados y se mostrase con sus mejores galas. Y ha elegido una preciosa vestimenta. Calma total, claridad bajo el titilar de las estrellas, ni un sonido desde ningún sitio. Espera. ¿Qué es eso? Como un torrente de fuego la luz atraviesa el cielo y un sonido como el de un silbido le sigue. ¡Silencio! ¿No oís? Otro resplandor aparece de nuevo en forma de banda, brillando en franjas rojas y verdes. Permanece quieto un momento, como pensando qué dirección tomar y de nuevo comienza a moverse seguido de un silbido intermitente. Así nos ofrece la naturaleza en esta maravillosa mañana uno de sus más misteriosos e incomprensibles fenómenos, la audible luz del sur.

Ahora podrán ir a casa y contar a sus amigos que han visto y oído de primera mano las luces del sur, porque supongo que no tendrán dudas de

que realmente lo han escuchado. ¿Dudan? ¿Cómo puede uno dudar de lo que ha oído con sus propios oídos y de lo que ha visto con sus propios ojos? Pues están engañados, como muchos otros. Los silbidos del norte y las luces del sur nunca han existido. Son creación de las propias ansias de belleza, animadas por el propio aliento, el cual se congela en el aire helado. —¡Adiós, precioso sueño! Todo se desvanece en el inmenso paisaje—. Quizá sea algo estúpido llamar la atención sobre esto; mis compañeros ya no dan importancia a este hermoso misterio pero el paisaje tiene la misma atracción.

Entre tanto, hemos pasado Nelson y Rönniken y empezamos a subir los primeros cerros. No muy lejos, una gran tienda se levanta ante nosotros, y justo delante vemos dos oscuras y largas hileras. Estamos llegando a nuestro almacén principal y pueden verse todas las cosas en orden, las cajas apiladas, como si las hubiera colocado un experto constructor. Todas ellas situadas de la misma forma, todas con la numeración mirando al norte.

—¿Qué os hizo elegir esa dirección en particular? —Es la pregunta obvia—. ¿Hay alguna razón especial?

—Desde luego que la hay. Si miran hacia el este notarán que en el horizonte el cielo es más luminoso y brillante que en cualquier otra dirección. Es el día tal como lo vemos ahora. Ahora mismo no se puede llevar a cabo ningún trabajo con esta luz. Sería imposible ver la numeración de la caja con su orientación hacia el norte si no fuera por el brillo de la aurora austral. Pero la intensidad de esta luz aún llegará a ser más fuerte. A las nueve en punto la luz estará en el nordeste y podremos localizarla diez grados por encima del horizonte. Para entonces no piensen que dará tanta luz como creen, pero será suficiente para poder leer los números sin ningún esfuerzo. Es más, deberían ser capaces de leer el nombre de los fabricantes que están rotulados en algunas de las cajas; y cuando la rojiza luz del día se haya movido hacia el norte, aún los podrán ver de manera más clara. No cabe duda de que los números y las letras son grandes —unos cinco centímetros de alto por tres de ancho—, pero de todas formas durante el día también tendremos luz, incluso en los momentos más oscuros del año. La oscuridad absoluta que la gente cree no existe. En la tienda que está detrás guardamos el pescado seco; tenemos gran cantidad de comida, de manera

que nuestros perros jamás pasarán hambre. Pero ahora tenemos que darnos prisa si queremos ver cómo comienza el día en *Framheim*.

—Ahora estamos pasando junto a la bandera de señalización. Hay cinco entre el campamento y el almacén y son muy útiles en los días de oscuridad, cuando nieva y el viento sopla desde el este. Aquí, desde la pendiente de la colina pueden ver *Framheim*. Ahora parece una sombra sobre la nieve, aunque realmente no está lejos de aquí. Las formas puntiagudas que se levantan hacia el cielo son las tiendas de los perros. Nuestra cabaña propiamente no se puede ver; está completamente cubierta por la nieve, oculta en la barrera.

Veo que empiezan a entrar en calor con la caminata. Iremos más despacio para que no se acaloren demasiado. Estamos a poco menos de -46° C, por lo que es natural que pasen un poco de calor mientras caminamos. Con esa temperatura y un tiempo tan tranquilo como este, a poco que se muevan pronto sentirán calor… La llanura a la que estamos bajando forma una especie de valle; si se agachan y miran al horizonte, con un poco de esfuerzo serán capaces de ver todas las cumbres y montículos que nos rodean. Nuestra casa se encuentra justo en la ladera a la que nos estamos acercando. Elegimos este punto en particular porque pensamos que era el que estaba mejor protegido, y resultó que acertamos. El viento casi siempre sopla del este y a veces con mucha fuerza y la ladera nos proporciona un buen resguardo contra ese viento. Si hubiésemos colocado nuestra casa en el lugar del almacén, habríamos sufrido las inclemencias de los vendavales de manera más severa. Ahora, según nos acercamos a la casa, hay que tener mucho cuidado para que los perros no escuchen nuestra llegada. En este momento tenemos unos ciento veinte y como empiecen a hacer ruido, adiós a la tranquila mañana polar. Ya estamos llegando. En días con esta claridad se puede ver todo lo que nos rodea. ¿Dicen que no se ve la casa? Les creo. Esa chimenea que sobresale de la nieve es lo único que se puede apreciar en la barrera. Esta trampilla a modo de puerta por la que entramos podría pasar por un trozo de madera tirado sobre la nieve, pero en realidad no es así: es la entrada a nuestro hogar. Mientras bajan hacia el interior de la barrera tienen que agacharse un poco. Aquí, en las regiones polares, todo está hecho a escala reducida, no podemos permitirnos el lujo de extravagancias.

Hay que bajar cuatro escalones y con cuidado, que son bastante altos. Afortunadamente, entramos justo para ver comenzar el día. Veo que la lámpara del pasillo aún no está encendida, lo que significa que Lindstrøm todavía no ha salido. Agárrense al cinturón de mi anorak y síganme. Este pasillo hecho en la nieve conduce al cobertizo. ¡Oh, lo siento, deben perdonarme! ¿Se han hecho daño? Se me olvidó decirles que tuviesen cuidado con el marco de la puerta del cobertizo. No es la primera vez que alguien se golpea con él. Es una trampa en la que solemos caer, aunque ya la conocemos y estamos prevenidos.

Si esperan un momento, encenderé una cerilla para poder ver nuestro camino. Ahora estamos en la cocina. Procuren hacerse invisibles y síganme durante el día. Como saben, es la víspera de San Juan, por lo que sólo trabajaremos hasta mediodía; podrán ver cómo pasamos una tarde de descanso. Cuando manden este relato a casa, deben prometerme no ponerle demasiado colorido. Bueno, he de dejarles. Hasta luego.

¡Br-r-r-r-r-r-r-r-r! Es el despertador. Espero un ratito, otro, otro más. Estoy acostumbrado a oír ese ruido en mi casa, seguido siempre del que producen dos pies descalzos andando por el pasillo y un bostezo al mismo tiempo. Aquí no se oye nada. Cuando Amundsen me dejó, olvidó decirme cuál era el mejor lugar para colocarme. Traté de seguirle dentro de la habitación, pero con la atmósfera que se respiraba… mejor no, gracias. Podía imaginármela fácilmente, con nueve hombres durmiendo en una habitación de seis por cuatro metros; no era necesario que nadie me contase el aire que se respiraba. Seguía sin oír nada. Supongo que sólo ponían el despertador para soñar que tenían que salir de la cama. Espera un minuto, pensé. «¡Lindtröm, Lindtröm!». Alguien decía el nombre de Lindtröm, no Lindstrøm. «¡Vamos, por Dios, tienes que levantarte! El despertador ya ha sonado bastante». Ese es Wisting, conozco su voz, le conozco como si estuviera en casa. Es un pájaro madrugador. ¡Un ruido tremendo! Es Lindstrøm bajando de su litera. Aunque le costó levantarse, tardó muy poco en ponerse la ropa. ¡Un! ¡Dos! ¡Tres! Ya está en la entrada de la habitación con una pequeña lámpara en la mano. Son las seis en punto. Lo encontré bien: fuerte y regordete, como la última vez que le vi. Viste de color azul oscuro, con un gorro de lana en la cabeza. Me gustaría saber por qué lleva

ese gorro, aquí dentro no hace frío. A decir verdad, he pasado más frío en invierno en la cocina de mi casa en Noruega, por lo que esa no debe ser la razón del gorro. ¡Ah, ya lo tengo! Es calvo y no quiere que los demás le vean la calva. Es algo que hacen frecuentemente los hombres calvos; odian que todo el mundo les mire. Lo primero que hace es encender el fuego. La zona del fogón está debajo de la ventana y ocupa la mitad de los ocho metros cuadrados de la cocina. La forma de encender el fuego es lo primero que me llama la atención. En casa, normalmente, empezamos partiendo la madera y colocándola con mucho cuidado. Pero Lindstrøm la pone de cualquier manera en la chimenea. Bueno, si es capaz de encender el fuego así, significa que es un tipo inteligente. No había terminado de preguntarme cómo sería capaz de hacerlo, cuando de repente se agacha y saca una lata. Sin la menor vacilación, como si fuera lo más natural del mundo, vierte un poco de parafina sobre la madera. No una o dos gotas, no, vierte la cantidad suficiente como para estar seguro de que va a prender. Una cerilla. Y entonces comprendí cómo lo hacía Lindstrøm. Era hasta elegante, debo decir. Hassel debería haber visto este derroche. Amundsen me había dicho algo de sus apaños cuando subimos aquí, y ya sabía que Hassel era el encargado del carbón, la madera y el combustible.

La olla del agua se llenaba la noche anterior, por lo que sólo había que colocarla junto al fuego; al poco comenzó a hervir. A medida que el fuego subía por la chimenea, esta comenzó a rugir —este compañero no escatima el combustible—. ¡Es asombrosa la prisa que se da en tener el café preparado! Pensaba que el desayuno era a las ocho y no son más que las seis y cuarto. Molía el café con tanto ímpetu que se le movían hasta las mejillas. Si la calidad está en proporción a la cantidad, debe estar muy bueno. «¡Diablos! —saludo matinal de Lindstrøm—, ¡este molinillo de café no sirve ni para echarlo a los cerdos! Apenas tiene fuerza para moler los granos. No me debería llevar tanto tiempo». Y tenía razón; después de un cuarto de hora de duro trabajo, sólo había conseguido moler la cantidad justa. Son las seis y media. ¡Ya está el café! ¡Ah, qué aroma! Daría cualquier cosa por saber dónde lo ha conseguido Amundsen. Mientras tanto, el cocinero saca su pipa y llena de humo su estómago aún vacío. Y parece no molestarle. *¡Voilà!* El café está hirviendo en el fuego.

Mientras el café hierve y Lindstrøm fuma, yo seguía preguntándome por qué se daba tanta prisa en preparar el café. ¡Soy un burro! Pensé. ¿No lo ves? Se va a tomar una taza de café caliente recién hecho antes de que los demás se levanten: la cosa está clarísima. Con el café preparado, me senté en una silla plegable justo en un rincón para observarle. Debo decir que volvió a sorprenderme. Retiró la cafetera del fuego y tomó una taza del estante de la pared; seguidamente, vertió en la taza el contenido de una jarra que había encima de la mesa. ¿Se lo pueden creer? ¡Se tomó una taza de té frío! Si sigue actuando de esta manera, seguro que nos sorprenderá muchas más veces antes de que llegue la tarde, pensé. Entonces empezó a mostrar un profundo interés por una olla de hierro esmaltada colocada sobre un estante justo encima del fogón. El calor ahora es intenso (miré al termómetro que colgaba del techo y marcaba 29° C), pero da la impresión de que aún necesita más. La olla estaba envuelta en toallas y con muchos trapos por encima, y daba la impresión de tratarse de algo que había estado muy frío. De vez en cuando le echaba unas miradas de inquietud; miraba al reloj y parecía que algo rondaba en su mente. De pronto su cara se iluminó, soltó un largo y no muy melodioso silbido, se agachó, tomó un recogedor y salió al porche. Ahora sentía, realmente, una enorme curiosidad. ¿Qué pasará a continuación? Volvió de nuevo con una amplia sonrisa en su cara y el recogedor lleno de… ¡carbón! Si antes había sentido curiosidad, ahora estaba intrigadísimo. Me retiré tan lejos como pude de la cocina, me senté en el suelo y fijé mis ojos en el termógrafo. Según lo miraba absorto, el trazador comenzó a moverse hacia arriba, marcando escalones aceleradamente. Esto no era nada bueno. Pensé en hacer una visita al Instituto de Meteorología tan pronto como llegase a casa para decirles lo que estaba viendo con mis propios ojos. Aquí abajo, en el suelo donde estaba sentado, el calor comenzaba a ser intolerable. ¿Cómo estaría si me hubiese sentado justo al lado de la estufa? ¡Me estaría asfixiando en mitad de la barrera! Este hombre debe haber perdido el juicio. Estoy a punto de soltar un grito de pánico, cuando se abre la puerta y llega Amundsen desde la habitación. Exhalé un profundo suspiro. Pensé que ahora todo volvería a la normalidad. Eran la siete y diez.

—¡Buenos días, gordo!

—Buenos días.

—¿Qué tal ahí fuera?

—Cuando salí, había viento del este y niebla espesa, pero de esto hace un buen rato.

Esta afirmación me dejó helado. Allí estaban tan tranquilos, hablando del tiempo, y yo les puedo jurar que ni siquiera habían abierto la puerta en lo que iba de mañana.

—¿Cómo va la cosa? ¿Le falta mucho?

Amundsen mira con interés la misteriosa olla.

—Sí, ya casi está —contesta Lindstrøm al tiempo que echa otro vistazo bajo el trapo—, pero he tenido que darle más hoy.

—Parece que va bien —replica el otro, y se va.

Mi interés ahora se divide entre el interior de la olla y la vuelta de Amundsen con el asunto sobre meteorología que, evidentemente, no han terminado. No pasa mucho tiempo antes de que vuelva a aparecer; como es de esperar, la temperatura exterior no invita a quedarse fuera.

—Escucha de nuevo, amigo —dice al tiempo que se sienta en la silla plegable junto al lugar donde yo me encuentro sentado en el suelo—, ¿qué tiempo dices que hace?

Yo afiné el oído; esto se está poniendo divertido.

—Cuando salí afuera a las seis en punto, había viento del este y una niebla tan espesa como una pared.

—¡Hum! Entonces ha mejorado de manera extraordinariamente rápida. Ahora hay una calma total y todo está bastante despejado.

—¡Ah, justo lo que yo había pensado! Podía ver cómo disminuía la luz, mientras que por el este el cielo se volvía más luminoso.

Lindstrøm salió de esta con bien. Mientras tanto, era el momento de volver a la olla. Bajándola del estante donde estaba, la colocan sobre la mesa y van retirando uno a uno los trapos que la cubren hasta que, finalmente, queda totalmente destapada. Ya no puedo resistir más, me levanto para mirar. Y desde luego, merece la pena echar una ojeada. La olla estaba rebosante de una masa de color dorado, llena de burbujas, mostrando que de una manera u otra aquello había subido con el calor. En ese momento comencé a respetar a Lindstrøm: era un cocinero excepcional.

Ningún pastelero de nuestra tierra hubiera podido preparar una masa tan fina como aquélla. Eran las siete y veinticinco. Da la impresión de que aquí todo se rige por el reloj.

Lindstrøm echó la última y más tierna mirada a su olla, cogió una botella de alcohol y se marchó a la habitación contigua. Vi el momento oportuno para seguirle. Quedarme allí con Amundsen, quien permanecía medio dormido en la silla, era menos divertido. En la otra habitación reinaba la oscuridad y una atmósfera… no, ¡al menos diez atmósferas! Aún estoy en la entrada y ya me cuesta respirar. Lindstrøm avanza vacilante en la penumbra intentando encontrar las cerillas. Con una de ellas encendió un infiernillo que cuelga bajo una lámpara de alcohol. No hay mucho que ver bajo una de estas lámparas; simplemente se puede adivinar. Quizá también oír. Estos chicos eran dormilones sonoros. Unos resoplaban por aquí, otros por allí; había ronquidos en cada rincón. La lámpara de alcohol habría estado ardiendo durante un par de minutos cuando Lindstrøm ya estaba manos a la obra con cierto apremio. Justo en el momento que se marchaba la llama se apagó, dejando la habitación de nuevo a oscuras. Oí como dejaba la botella de alcohol sobre un taburete cercano y de lo que siguió después ya no puedo hablar, pues no estaba familiarizado con los sonidos que me rodeaban —aunque desde luego hubo bastantes—. Oí un clic —no tenía ni idea de lo que era— y con un movimiento dejó la lámpara sobre el mismo taburete. Entre tanto, sonó una especie de silbido y me llegó un profundo olor a parafina. Estaba pensando cruzar la puerta y marcharme, cuando en un instante —como supongo que ocurrió en el primer día de la creación— se hizo la luz. Pero una luz difícil de explicar; era una luz que deslumbraba y hacía daño a la vista debido a su intensidad. Era totalmente blanca y creaba un ambiente agradable, siempre y cuando no se mirase de forma directa. Evidentemente se trataba de una lámpara *Lux* de doscientas candelas. Mi admiración por Lindstrøm se transformó ahora en entusiasmo. ¡No sé lo que hubiese dado por haberme vuelto visible para darle un abrazo y decirle lo que pensaba de él! Pero eso no podía ser; entonces no me hubiera sido posible ver cómo era la vida en *Framheim*. Así que seguí siendo invisible y me quedé donde estaba. Lindstrøm trató primero de limpiar todo lo que había manchado al rellenar la lámpara. El alcohol, por

supuesto, se había salido de la botella cuando esta se cayó y ahora se extendía por toda la mesa. Aunque en realidad no parecía preocuparle mucho. Con la mano en forma de cucharón lo retiró de la mesa y terminó sobre las ropas de Johansen, que andaban por allí cerca. Parecía que se encontraba a gusto tanto entre alcohol como entre parafina. Seguidamente desapareció en la cocina, aunque reapareció rápidamente con platos, tazas, cuchillos y tenedores. La colocación de los cubiertos para el desayuno que hizo Lindstrøm fue el mayor concierto para cubertería y orquesta que jamás hubiera oído antes. Si quería poner una cuchara dentro de una taza no lo hacía de una forma ordinaria, no, colocaba la taza, levantaba la cuchara dos cuartas y la dejaba caer dentro. El ruido que provocaba era infernal. Ahora sabía por qué Amundsen se había levantado tan temprano; me atrevo a pensar que quería escapar del concierto. Aunque esto me permitió apreciar el buen humor de los caballeros que aún permanecían en la cama: si esto hubiera ocurrido en cualquier otro lugar del planeta, sobre la cabeza de Lindstrøm hubieran ido a parar varios pares de botas. Pero aquí debían vivir los hombres más pacíficos de la tierra.

Mientras tanto, yo había tenido tiempo para husmear a mi alrededor. Cerca de la puerta donde me encontraba había un tubo que llegaba hasta el suelo. Pensé que sería el tubo de ventilación. Me incliné y acerqué mi mano a la abertura; apenas se sentía circular una pizca de aire. Así que esta era la causa de los malos olores. Lo siguiente que atrajo mi atención fueron las literas —un total de nueve: tres a mano derecha y seis a mano izquierda—. La mayoría dormía, si es que podían con tanto trajín en la cocina, dentro de sus sacos de dormir. Desde luego, debían de tener calor suficiente. El resto del espacio estaba ocupado por una larga mesa con pequeños taburetes a ambos lados. Parecía reinar el orden; la mayoría de las ropas permanecían colgadas. Naturalmente, algunas estaban tiradas por el suelo, aunque pudiera ser que Lindstrøm las hubiese tirado al pasar por allí en la oscuridad. Sobre la mesa, cerca de la ventana, había un gramófono y algunas cajas de tabaco junto a un cenicero. Los muebles no eran abundantes, ni tampoco de estilo Luis XV o Luis XVI, pero eran los suficientes. En la pared de la ventana colgaban algunos cuadros y retratos del rey y la reina, y también del príncipe heredero Olav, según parece,

recortado de un papel y pegado sobre una cartulina azul. En el rincón más cercano a la puerta, en el lado derecho donde no había literas, el espacio parecía estar ocupado por las ropas, algunas colgadas sobre la pared, otras puestas en fila. Así que era el secadero, modesto y simple. Bajo la mesa había unas cajas barnizadas. ¡Sabe Dios para qué!

En este momento, surgió la vida en una de las literas. Era Wisting, cansado del ruido que aún continuaba. Lindstrøm se tomaba su tiempo haciendo ruido con las cucharas, riendo de manera maliciosa y mirando sin parar a las literas. Este alboroto no lo hacía por nada. Wisting fue el primero en responder y aparentemente el único; no había signo de movimiento en ninguno de los demás.

—¡Buenos días, Gordo! Creo que no vas a terminar hasta que llegue la noche.

Ahora venía el saludo de Lindstrøm.

—Ya hablaste, viejales, si yo no te hubiera despertado también tú estarías durmiendo hasta entonces.

Eso era pagarle con su propia moneda: evidentemente, Wisting no entró en el juego. De todas formas, los dos se sonreían y asentían con la cabeza, lo que demostraba que no querían fastidiarse. Finalmente Lindstrøm consiguió poner la última taza y al dejar la última cuchara cayó el telón del final del concierto. Pensé que ahora volvería a la cocina a continuar con su trabajo, pero parecía que tenía algo que hacer antes. Levantó la cabeza inclinándola hacia atrás, se estiró la piel bajo la barbilla —me recordaba forzosamente a un gallo joven a punto de cacarear— y tronó con toda la fuerza de sus pulmones:

—¡Fuera de la cama, chicos, vamos, rápido!

En ese momento terminaba sus tareas de la mañana. Los sacos de dormir parecían despertar a la vida, y frases como «¡Vaya demonio de compañero!» o «¡Cierra la boca, vieja cotorra!», indicaban que los habitantes de *Framheim* ya estaban despiertos. Radiante de alegría, el causante de los problemas desaparecía por la puerta de la cocina.

Ahora, uno tras otro iban sacando sus cabezas fuera del saco. Ese debe ser Helmer Hanssen, que estuvo en el *Gjøa* junto a Amundsen cuando descubrieron el paso del noroeste; parece una cuerda estirada. ¡Y ahí

tenemos a Olav Olavson Bjaaland! Yo podría haber gritado de alegría: mi viejo amigo de Holmenkollen. El gran corredor de maratón, acordaos. También dominaba el salto en vertical. Si Amundsen tuviera unos cuantos como él, iría derecho al polo Sur. Le toca el turno a Stubberud, de quien un periodista del *Aftenpost* dijo que era tan inteligente como para llevar dos contabilidades paralelas. Aunque según le veo ahora, no me da la impresión de ser contable —aunque uno nunca puede decir lo contrario—. Aquí están Hassel, Johansen y Prestrud; ya están todos en pie y muy pronto comenzarán su día de trabajo.

—¡Stubberud! —es Lindstrøm asomando la cabeza por la puerta—, si quieres galletas calientes, tendrás que renovar el aire de aquí dentro.

Stubberud simplemente sonríe y le mira sabiendo que no se quedará sin ellas. ¿De qué estaba hablando? ¿Galletas calientes? Debe estar relacionado con la maravillosa masa y el delicado y seductor olor que desde la cocina penetra ahora a través de las rendijas de la puerta. Stubberud va, y yo debo ir con él. Sí, como suponía: allí está Lindstrøm ante el hornillo, a toda máquina, blandiendo el arma con el que da la vuelta a las galletas y, sobre una sartén, tres galletas de masa de trigo amarillenta crepitando al calor del fuego. ¡Diablos, qué hambre me ha entrado! Regreso a mi antigua posición, para no ser un estorbo, y me quedo observando a Lindstrøm. Aquí está el hombre que elabora las galletas calientes con asombrosa destreza; con su rápido y repetitivo proceso, casi me recuerda a un malabarista lanzando las pelotas. La forma de manipular la espátula muestra su fabulosa competencia. Con la espumadera en una mano deposita porciones de masa dentro de la sartén y con la espátula en la otra las remueve hasta que están hechas, todo al mismo tiempo. ¡Parece algo sobrehumano!

Llega Wisting, saluda y acerca una taza de aluminio. Sintiéndose totalmente honrado, el cocinero llena su taza con agua hirviendo. Seguidamente desaparece por el porche. Esta interrupción distrae a Lindstrøm de sus malabarismos con las galletas y una de ellas cae rodando al suelo. Este compañero es extremadamente flemático; no estoy seguro si va a desecharla o no. Creo que la mirada que lanzó en ese mismo instante quiso decir algo así como: «Bueno, creo que tenemos que dejar alguna galleta para los perros».

Ahora llegan todos en fila con sus tazones, para conseguir un poco de agua hirviendo. Me levanté intrigado por la situación y fui con uno de ellos al porche y, de ahí afuera, a la barrera. Quizá no me crean cuando les cuente lo que vi. ¡Todos los exploradores polares en fila, lavándose los dientes! ¿Qué me dicen a eso? Después de todo, no son tan cerdos. Olía a dentífrico *Stomatol* por todas partes.

Aquí llega Amundsen. Está claro que viene de tomar datos meteorológicos en el exterior, ya que trae el anemómetro en la mano. Le sigo por el pasillo y cuando nadie nos ve, le doy una palmadita en el hombro y le digo: «Un gran grupo de muchachos». Se limita a sonreír, aunque una simple sonrisa con frecuencia dice más que muchas palabras. Yo entendí perfectamente lo que quería decir; él los conocía muy bien y desde hace mucho tiempo.

Ahora son las ocho en punto. La puerta que une la cocina con la habitación está totalmente abierta y el calor del lugar se mezcla con el aire fresco que Stubberud envía a través del respiradero. El ambiente ahora es más agradable, aire caliente y renovado por todos los lados. Entonces presencié una interesante escena. Según entraban los caballeros de limpiarse los dientes, uno a uno tenían que adivinar la temperatura. Esto proporcionó momentos de broma y diversión y, entre risas y charlas, tuvo lugar la primera comida del día. En las conversaciones ante la mesa, entre galletas y entusiasmo, estos exploradores polares se comparaban con nuestros antepasados, los osados vikingos. Esta comparación jamás se me hubiese ocurrido al ver esa asamblea de hombres ordinarios lavándose los dientes. Mas ahora que estaban ocupados dando cuenta de sus platos, al conocer su aptitud, no cabía ninguna duda de la comparación; nuestros antepasados los vikingos no habrían podido atacar sus platos de comida con menos ganas que con las que lo hacían estos nueve hombres. Un montón de pasteles de crema caliente tras otro desaparecían como por encanto. ¡Yo había pensado que cada hombre sólo podría comer uno! Cubiertos de mantequilla y rodeados de mermelada, estos pasteles se terminaban con sorprendente rapidez. Me sonreí pensando en el mago que muestra un huevo en una mano para hacerlo desaparecer un instante después. Si tuviesen que dar una paga al cocinero que hiciese los platos más apreciados,

desde luego, Lindstrøm tendría el mejor salario. Los pasteles se mojaban en un buen tazón de fuerte y aromático café. Pronto se pudo comprobar sus efectos, y la conversación se generalizó. De lo primero que hablaron fue de una novela, evidentemente muy popular, llamada *The Rome Express*. Desafortunadamente yo no había leído esa célebre obra, y por lo que hablaban se trataba de un asesinato perpetrado en ese tren. Comenzó una viva discusión para saber quién era el asesino. Creo que el veredicto general se inclinaba por el suicidio. Siempre he supuesto que encontrar temas de conversación debe ser complicado en expediciones como esta, donde las personas viven juntas día tras día durante años, pero aquí no parecía que esa dificultad existiera. Apenas el muerto del tren se había desvanecido más en la distancia que entre el humo, aparecieron otras cuestiones sobre el lenguaje. Y en este tema también las discusiones echaban humo. Estaba claro que en este tema había dos bandos. Para no herir los sentimientos de ninguno de los dos, prefiero no transcribir lo que escuché. Aunque alguna cosa sí que puedo decir: los partidarios de la reforma concluyeron declarando que el *maal*[23] es el verdadero idioma de Noruega, mientras que sus oponentes mantenían la misma idea de su propia lengua.

Alrededor de la mesa del comedor de *Framheim*. De izquierda a derecha: Lindstrøm, Hassel, Wisting, Hansen, Amundsen, Prestrud y Stubberud

Después de un rato los tubos de ventilación no proporcionaban la suficiente ventilación y el olor del tabaco pronto ganó la supremacía frente al aire fresco. Pero por encima del tabaco se hablaba de la tarea del día. «Bueno, yo tengo suficiente con suministrar leña a ese pájaro carpintero hasta la fiesta», dijo Hassel. A mí me hizo sonreír. Si Hassel hubiera sabido cómo se había empleado la parafina por la mañana, creo que hubiera añadido algo sobre «el bebedor de petróleo». Eran las ocho y media y Stubberud y Bjaaland se prepararon. Por la cantidad de ropas que se pusieron, adiviné que iban a salir fuera. Sin decir nada y con paso lento salieron fuera. Mientras tanto, los demás continuaban con sus cigarros matinales y algunos de ellos comenzaron a leer, pero a eso de las nueve todos estaban en movimiento. Se pusieron sus ropas de piel y se prepararon para salir. Para entonces Bjaaland y Stubberud habían vuelto de su paseo, y

por observaciones tales como «frío horroroso», «mucha nieve por el almacén» y frases semejantes comprendí el tiempo que hacía. Prestrud era el único que no se había preparado para salir fuera; se dirigió hacia un espacio abierto bajo la litera que quedaba más lejana, donde había un cajón. Levantó la tapa y aparecieron tres cronómetros; en el mismo momento tres de los hombres mostraron sus relojes, se hicieron las comparaciones pertinentes y los resultados se anotaron en un libro de registros. Una vez que los tres se sincronizaron, los hombres y sus respectivos relojes salieron fuera. Tuve la oportunidad de deslizarme detrás del último de ellos. Prestrud y sus cronómetros eran algo demasiado serio para mí: prefería saber qué estaban haciendo el resto de los hombres.

Fuera había mucha animación; toda clase de aullidos de perro surgían de las tiendas. Algunos hombres habían salido de casa mucho antes que nosotros, con lo que ya estaban es sus respectivas tiendas con las luces encendidas desatando a los perros. ¡Qué bonito panorama ver las tiendas iluminadas, recortándose sobre el oscuro cielo estrellado! Aunque realmente no era del todo oscuro: el pequeño resplandor del amanecer se había esparcido y ya dominaba la luz desprendida por la aurora austral, la cual había decrecido bastante desde la última vez que la vi; evidentemente se hallaba cerca su fin. Ahora la tropa de cuatro patas empezaba a congregarse sobre el hielo, saliendo como cohetes del interior de las tiendas. Se veían de todos los colores —grises, negros, rojos, marrones, blancos y mezcla de todos ellos—. Me sorprendió verlos tan pequeños, aunque de todas formas se les veía espléndidos. Rechonchos y fuertes, bien cuidados y alimentados, desbordando vida. Inmediatamente se reunieron en grupos de dos, tres y hasta cinco, y podía verse claramente que eran buenos amigos, pues se hacían mimos unos a otros. En cada grupo había uno en particular que llevaba la voz cantante. Todos los demás se reunían a su alrededor, lamiéndole, demostrándole su sumisión y dedicándole todo tipo de deferencias.

Todos corrían a su lado sin ningún tipo de hostilidad. Su principal interés se centraba en dos grandes montones negros que destacaban sobre el mismo suelo del campamento; yo no sabría decir exactamente lo que eran —aún había poca luz para distinguir las cosas con claridad—, aunque creo

no equivocarme si dijese que se trataba de focas. La verdad es que su carne debía de ser dura para comerla, ya que podía oír como crujía entre los dientes de los perros. La paz sólo se rompía en ocasiones contadas; a veces no estaban todos de acuerdo con su comida, pero aun así las peleas eran muy esporádicas. Un hombre siempre está vigilando, armado con un palo, y al oírle gritar pronto se separan. Parece que están bien disciplinados.

Lo que más me llama la atención son los perros jóvenes, y sobre todo los más pequeños. Estos tendrían, según juzgué por su apariencia, unos diez meses de vida. Estaban en perfecta forma y se apreciaba que habían sido cuidados desde el momento en que nacieron. Su pelaje era sorprendentemente grueso, mucho más que el de cualquiera de los mayores. Se les veía extraordinariamente valientes y no se arredraban ante ningún compañero.

Ahí estaba el más pequeño de todos, como una bola de lana; todos jugaban revolcándose en la nieve. Estaba asombrado de ver cómo soportaban el frío, pues nunca habría pensado que animales tan jóvenes pudieran sobrevivir al invierno. Después de decir que no soportan bien el frío, he de reconocer que lo soportan mucho mejor que los adultos. Mientras que estos se alegraban de entrar en sus tiendas al atardecer, los pequeños se negaban a hacerlo y preferían dormir fuera. Y así lo hicieron gran parte del invierno.

Una vez que los hombres terminan de desatar a los perros, salen con las linternas en la mano en diferentes direcciones hasta que, aparentemente, desaparecen en la superficie de la barrera. Creo que habrá muchas cosas interesantes que ver aquí durante el día. ¿Qué diablos harán estos hombres? Allí está Amundsen; le han dejado solo y está encargándose de sus perros. Me acerco a hablar con él.

—Ah, me alegro mucho de que venga conmigo —me dice—, ahora voy a presentarle a alguna de nuestras celebridades. Comenzaremos con este trío —*Fix, Lasse* y *Snuppesen*—. Siempre se comportan así cuando estoy aquí fuera, no me dejan en paz ni un instante. *Fix*, el grande de color gris que parece un lobo, tiene muchos mordiscos sobre su conciencia. Su primera hazaña fue en Flekkerö, cerca de Christiansand, donde estuvieron todos los perros durante un mes cuando llegaron de Groenlandia. Allí le dio a

Lindstrøm una fea dentellada en el momento que le volvió la espalda. ¿Qué le parece un mordisco de una boca como ésa…?

Ahora *Fix* está amansado y permite a su guía abrirle sus mandíbulas con las manos sin rechistar lo más mínimo —¡Dios, qué dientes! Me alegré interiormente de no haber estado en los pantalones de Lindstrøm aquel día —.

—Si se da cuenta —continuó con una sonrisa—, verá que Lindstrøm aún se sienta con cuidado. Yo mismo tengo una marca en mi pantorrilla izquierda, y la mayoría de los hombres también lleva señales parecidas. Muchos aún lo tratan con respeto. Este otro es *Lassesen*, es su apodo, su nombre de pila es *Lasse* y, como puedes ver, es casi totalmente negro. Creo que era el más salvaje de todos cuando íbamos en el barco. Tuve que llevarlo atado en el puente con mis otros perros, junto a *Fix*. Los dos eran amigos desde Groenlandia. Y también he que confesar que cuando tenía que pasar cerca de *Lasse*, primero calculaba las distancias. Por lo general, siempre permanecía mirando al suelo de la cubierta, a la manera de un toro bravo. Si trataba de acercarme él no se movía, se mantenía inmóvil, pero podía ver cómo elevaba su labio superior enseñándome los dientes, con lo cual te quitaba las ganas de acercarte. De esta manera pasaron quince días. Finalmente su labio se estuvo quieto y fue subiendo la cabeza, sobre todo para ver quién le servía la comida y el agua cada día. Pero el camino desde ahí hasta llegar a congeniar fue largo y tortuoso. Más adelante, empecé a rascarle el lomo con un palo; las primeras veces, mordía el palo de golpe y lo hacía pedazos con sus dientes. Pensaba que tenía suerte de que no fuera mi mano. Cada día conseguía acercarme un poco más a él, hasta que una vez arriesgué mi mano. Me lanzó una fea mirada, pero no me hizo nada; desde ese momento comenzó nuestra amistad. Cada día nos hicimos mejores amigos, y ahora puedes ver la posición en la que nos encontramos. La tercera es *Snuppesen*, una dama pelirroja. Es su amiga del alma y nunca se separa de estos dos para nada. De todos nuestros perros, ella es la más rápida y activa. Conmigo es muy cariñosa, casi siempre se yergue sobre sus patas traseras haciendo lo posible por llegar a mi cara. He intentado acostumbrarla a no hacer eso, pero todo ha sido en vano ella tiene su propia personalidad. Por ahora no tengo otros animales que merezca la pena

mostrarte, a no ser que no le encante escuchar una serenata. En ese caso, por allí anda *Uranus*, que es un cantante profesional. Vamos con el trío y podrá oírlo.

Nos dirigimos hacia dos perros de pelaje blanco y negro que estaban tumbados sobre la nieve a cierta distancia, mientras los otros tres saltaban y jugueteaban a nuestro alrededor. Según nos acercábamos a ellos se fijaron en el trío y los dos saltaron poniéndose en pie como si hubieran escuchado una voz de mando. Creo que habíamos encontrado al solista. ¡Válgame el cielo, qué voz más horrible! Podía distinguir que el concierto era en honor de *Lasse*, y *Uranus* no cejaba mientras estuviésemos junto a él. Aunque mi atención se desvió súbitamente ante la aparición de otro trío que me produjo una impresión extraordinariamente favorable. Volví a mi acompañante en busca de información.

—Sí —continuó—, estos tres perros son del equipo de Hanssen; quizá alguno de nuestros mejores animales. El gran blanco y negro se llama *Zanko* —parece ya bastante mayor—; los otros dos, redondos como salchichas y de igual pelaje, son *Ring* y *Mylius*. Como puede apreciar, no son muy grandes, más bien son del grupo de los pequeños, aunque están, sin ninguna duda, entre los mejores de nuestros ayudantes. Por sus parecidos concluimos que eran hermanos —son como dos gotas de agua—. Ahora vamos a pasar justo por en medio de la masa de perros, a ver si encontramos alguna celebridad más. Allí están *Karenius, Sauen, Schwartz* y *Lucy*; pertenecen al grupo de Stubberud y dentro del campamento son una fuerza. La tienda de Bjaaland está cerca; sus favoritos están allí tumbados, son *Kvaen, Lap, Pan, Gorki* y *Jaala*. Todos ellos son pequeños, pero buenos perros. Mirando en dirección sudeste está la tienda de Hassel, aunque no se ve ninguno de sus perros. Todos estarán tumbados a la entrada del almacén del petróleo, donde normalmente se encuentra su guía. La siguiente tienda es la de Wisting. Tenemos que dar una vuelta por los alrededores, a ver si podemos ver al grupo. Allí están, los cuatro jugando. El grande pelirrojo del lado derecho es *Colonel*, nuestro animal más elegante. Sus tres compañeros son *Suggen, Arne* y *Brun*. Debo contar una pequeña historia sobre *Colonel*, cuando estaba en Flekkerö. Entonces era totalmente salvaje, rompió las cuerdas que le sujetaban y se lanzó al mar. No lo descubrimos hasta que

llegó a medio camino entre Flekkerö y tierra firme, probablemente iba persiguiendo un grupo de ovejas. Wisting y Lindstrøm, que estaban encargados de los perros, bajaron un bote y finalmente consiguieron subir a bordo al animal. Más tarde, Wisting y *Colonel* echaron una carrera a nado, pero a decir verdad no recuerdo cuál fue el resultado. Nuestras expectativas estaban puestas en estos perros. La tienda de Johansen estaba en una esquina; no había mucho que decir sobre sus perros. La más digna de renombrar era *Camilla*. Es una excelente madre y cuida a sus cachorros muy bien. Normalmente tiene grandes camadas.

Creo que por ahora ya ha visto suficientes perros, así que, si no le parece mal, le mostraré los subsuelos de *Framheim* y lo que hay en ellos. He de decirle que estamos muy orgullosos de este trabajo, y me figuro que Vd. también estará de acuerdo. Empezaremos por Hassel, pues su departamento es el más cercano.

Nos dirigimos hacia la casa, pasamos por su extremo oeste y pronto llegamos a una construcción que parecía una torre de perforación. Debajo hay una gran trampilla. Donde se unen las tres patas de la torre, hay un pequeño soporte por el que pasa una cuerda atada a uno de los extremos de la trampilla. Un contrapeso cuelga del otro extremo un metro por encima del nivel de la nieve.

—Ahora estamos en los dominios de Hassel —dice mi compañero. Era bueno que él no pudiera verme, pues yo podía parecer un poco despistado. ¿En los dominios de Hassel? Me pregunté a mí mismo. ¿Pero qué quiere decir este hombre? Si estamos sobre la barrera desnuda.

—¿Oye ese ruido? Es Hassel, serrando madera.

Entonces se inclinó y levantó la pesada trampilla con gran facilidad ayudado por el contrapeso. Anchos peldaños de nieve conducían hacia abajo, muy abajo, bajo un mundo subterráneo en la barrera. Dejamos la trampilla abierta para aprovechar la poca luz existente en el día. Mi anfitrión marchaba primero; yo le seguía. Después de descender tres o cuatro escalones, llegamos a una entrada que estaba tapada con una cortina de lana. La descorrimos. El sonido que al principio me había llegado como un ronroneo grave y sordo, ahora era más agudo y se apreciaba con total claridad que se trataba de una sierra. Entramos dentro. El lugar era largo y

estrecho, excavado directamente en la barrera. Sobre una sólida bancada de hielo se veía un barril tras otro, colocados en perfecto orden; si están todos llenos, hay parafina suficiente para varios años: ahora entiendo los derroches de Lindstrøm a la hora de encender el fuego por las mañanas. En el centro de la habitación colgaba una lámpara, una de esas corrientes, con una malla de alambre recubriendo el cristal. En una habitación normal no hubiera dado mucha luz, pero aquí, rodeada de hielo blanco, brillaba como el sol. En el suelo tenía encendida una estufa *Primus*. El termómetro que colgaba un tanto separado de la lámpara indicaba -20° C, así que Hassel difícilmente podría quejarse de calor; aunque con lo que tenía que serrar, no le importaba demasiado. Nos acercamos a Hassel. Parecía tener mucho trabajo; había cortado tanto que el serrín volaba por todos los lados.

—Buenos días.

—Buenos días —cada vez había muchísimo más serrín volando.

—Parece que hoy estás ocupado.

—¡Oh, sí! —La sierra ahora trabajaba a una velocidad peligrosa—. Lo tengo que terminar para la fiesta, tengo que darme prisa.

—¿Cómo vas con el suministro de carbón?

Eso hizo efecto. Paró la sierra instantáneamente, la levantó y la dejó en el suelo, apoyándola en la pared. Esperé el siguiente paso sin reprimir mi expectación; algo, hasta ahora inimaginable, iba a suceder. Hassel miró a su alrededor —uno siempre tiene que ser precavido—, se acercó a mi anfitrión y le susurró, con toda precaución:

—Le he hecho ahorrar veinticinco kilos la última semana.

Respiré de nuevo; había esperado algo peor que eso. Con una sonrisa de satisfacción, Hassel reanudó su trabajo interrumpido, y creo que nada en el mundo le podría detener de nuevo. Lo último que vi según salíamos por la puerta fue a Hassel rodeado de un halo de serrín.

Volvimos de nuevo a la superficie de la barrera; empujando con un solo dedo, la trampilla giró sobre sus goznes y se cerró silenciosamente. Pude ver que Hassel era capaz de hacer otras cosas aparte de serrar madera. Afuera permanecía su equipo —*Mikkel*, *Raeven*, *Masmas* y *Else*—, vigilando todos sus movimientos. Todos parecían estar en plena forma. De aquí nos fuimos a ver a los demás.

Pasamos por la entrada de la cabaña y alzamos la trampilla que hacía de puerta. Una luz cegadora me deslumbró. En la pared de la escalera que conduce hacia el interior desde la superficie se había practicado un hueco en donde habían puesto una caja de madera revestida de chapa brillante; dentro, una pequeña lámpara daba una muy buena iluminación. Aunque en realidad lo que producía tal brillo era todo lo que nos rodeaba, hielo y nieve por todos lados. Ahora por fin podía ver a mi alrededor, ya que todo era oscuro cuando llegué por la mañana. Aquí comenzaba el túnel de hielo que se dirigía hacia el cobertizo; lo podía distinguir por la forma de la entrada. Pero ¿qué había allí, en el lado contrario? Podía ver que el pasaje continuaba. ¿Dónde terminaría? Estando en la zona iluminada, el túnel aparecía bastante oscuro.

—Lo primero que vamos a hacer ahora es ver a Bjaaland.

Diciendo estas palabras mi acompañante se inclinó y se adentró en el oscuro pasaje.

—Mire allí, en la pared de hielo, justo bajo nuestros pies. ¿Puede ver luz?

Mis ojos se habían ido acostumbrando gradualmente a la oscuridad del túnel y podía ver una luz verdosa brillando a través de la pared de hielo, donde señalaba con el dedo. Un nuevo ruido llegó a mis oídos, un sonido monótono que provenía de abajo.

—¡Cuidado con los escalones!

Podía estar seguro de que lo tendría; ya había dado ese mismo día un buen tropezón y con eso tenía suficiente. Una vez más, seguimos descendiendo en la barrera por una ancha y sólida escalera de hielo, con los escalones cubiertos con maderas. De repente la puerta se abrió —una puerta corredera en la misma pared de hielo— y entramos en el local de Bjaaland y Stubberud. Este recinto podía medir unos dos metros de alto, cuatro y medio de largo y dos de ancho. Habían esparcido serrín por el suelo, lo que hacía al lugar más cálido y acogedor. En uno de los extremos había una estufa *Primus*, y sobre ella una gran caja de chapa de la que se desprendía vapor.

—¿Cómo va todo?

—Perfectamente. Precisamente estamos curvando los patines de los trineos. Hemos hecho un cálculo aproximado del peso y lo podemos reducir a veintidós kilogramos.

Me pareció casi increíble. Amundsen me había hablado, mientras hacíamos el camino de subida por la mañana, de lo pesados que eran los trineos —setenta y cinco kilogramos cada uno—. Y ahora Bjaaland los iba a rebajar a veintidós, menos de un tercio de su peso original. En la pared de hielo de la habitación habían fijado ganchos y estanterías donde estaba toda la herramienta colocada. El banco de carpintero de Bjaaland era lo suficientemente grande, tallado en el hielo y cubierto con tablas. A lo largo de la pared opuesta había otro banco, igualmente de gran tamaño, aunque más corto que el primero. Evidentemente, era el lugar de trabajo de Stubberud. Hoy no estaba aquí, pero podía verse que estaba planificando las cajas de los trineos para hacerlas más ligeras. Una de estas ya estaba terminada; me acerqué para observarla. En la parte superior, sobre una pequeña chapa de aluminio, estaba escrito: «Peso original: nueve kilos; peso reducido: seis kilos». Podía comprender lo que este ahorro de peso significaría para los hombres en un viaje como el que iban empezar. Una sola lámpara era la encargada de la iluminación, pero daba una excelente luz. Dejamos a Bjaaland. Estaba seguro de que todo el equipo de los trineos se encontraba en las mejores manos.

Seguimos el camino hasta la entrada misma de lo que realmente era la casa. Aquí nos encontramos con Stubberud. Estaba ocupado con la limpieza y la preparación de la fiesta. Todo el vapor de la cocina, al abrirse la puerta, se condensaba en el techo y las paredes, convirtiéndose en una escarcha de varios centímetros de grosor, y ahora Stubberud la estaba quitando con una larga escoba. Todo tenía que estar limpio y ordenado para el solsticio de invierno, por supuesto. Pasamos a la cocina. La olla donde se preparaba la cena hervía borboteando. El suelo de la cocina se veía fregado y limpio, el linóleo que lo recubría aparecía reluciente. Lo mismo ocurría en la sala de estar; todo estaba limpio. Tanto el suelo como el mantel de tela americana resplandecían. El aire era puro, totalmente puro. Todas las literas estaban arregladas y los taburetes en su sitio. Aquí no había nadie.

—Hasta ahora sólo ha visto una pequeña porción de nuestro palacio subterráneo, pero creo que antes de continuar tenemos que ver la parte de arriba. Sígame.

Salimos de la cocina y entonces subimos por unos escalones sujetos a la pared que daban acceso a la parte superior a través de una trampilla. Con la ayuda de una pequeña lámpara eléctrica pudimos distinguir lo que había a nuestro alrededor. Lo primero que llamó mi atención fue la biblioteca. Allí estaba la biblioteca de *Framheim*, y me causó tan buena impresión como todo lo demás. Los libros estaban numerados del uno al ochenta en tres estanterías. Junto a ellas se encontraba el catálogo, y le eché un vistazo. Había libros para todos los gustos; «El bibliotecario, Adolf Henrik Lindstrøm», leí al final. Así que este hombre, además, era bibliotecario; desde luego, un hombre polifacético. También se podían ver largas filas de cajas llenas de mermelada de arándanos, dulce y amarga, sirope, crema, azúcar y conservas en vinagre. En uno de los rincones parecía haber un cuarto totalmente oscuro. Había una cortina para impedir que entrara luz; allí había una colección de cubetas para revelar fotografías, lentes, etc. De este altillo se hacía un buen uso. Ahora que habíamos visto todo, bajamos para proseguir la inspección.

Justo en el momento que alcanzábamos la zona de vivienda, Lindstrøm llegó con un gran cubo de hielo; comprendí que trataba de conseguir agua. Vi a mi acompañante armarse de una potente y gran linterna, con lo que iba a comenzar realmente nuestro viaje por los subsuelos. En la pared norte de la zona de vivienda había una puerta y a través de ella accedimos a un pasaje construido, adosado a la casa y oscuro como una tumba. La linterna había perdido su eficacia; la llama ardía de manera lánguida produciendo una luz mortecina que apenas traspasaba el cristal que la cubría. Alcé mis manos hacia delante. Mi anfitrión paró y me dio una conferencia sobre el maravilloso orden y la total pulcritud que reinaba entre ellos. Yo estaba encantado de escucharle y, después de lo visto, podía certificar la veracidad de lo que me contaba sin la menor duda. Aunque en el lugar donde ahora nos encontrábamos tuve que fiarme de su palabra, ya que todo estaba negro como el agua del fondo de una sentina. Empezamos a movernos de nuevo; yo me sentía muy seguro de no tropezar con nada, pues me había hablado

tanto del orden con el que guardaban las cosas que solté el anorak de mi guía, al que hasta ahora me había mantenido agarrado. Eso fue una tontería por mi parte. ¡Tortazo! Acabé por los suelos todo lo largo que era: había pisado algo redondo y eso me hizo caer. En un intento de no perder el equilibrio me sujeté a algo, también redondo, que terminó por los suelos igual que yo, aunque de una forma bastante violenta. Quería saber por mí mismo que era lo que había por el suelo en un lugar tan ordenado como éste. La tenue luz de la linterna, aunque no era muy fuerte, fue suficiente para ver lo que tenía en mis manos: ¡un queso holandés! Volví a dejarlo en su sitio —para que todo quedase en orden—, me incorporé y miré mis pies. ¿Con qué había tropezado? Otro queso holandés —¡si es que no era de otra clase por el estilo!—. Ahora comenzaba a tener mi propia opinión del orden reinante, aunque no dije nada. Aunque me gustaría saber por qué mi acompañante no tropezó con el queso caminando como iba delante de mí. Ya —me respondí a mí mismo—, creo que él sabe qué tipo de orden hay en este lugar.

En el extremo este de la casa el pasillo estaba brillantemente iluminado por la luz que entraba a través de una ventana situada en esa fachada. Ahora podía ver claramente el lugar donde me encontraba. En el lado opuesto a la ventana, en la parte de la barrera que aquí formaba otra pared del pasaje, se había excavado un gran agujero; no se podía ver nada dentro, ya que estaba muy oscuro. Mi acompañante conocía bien el camino, por lo que puse mi confianza en él, si bien habría tenido mis dudas de pasar por aquí yo solo. El agujero se extendía por la barrera y al final formaba prácticamente una habitación con el techo abovedado. Lo único que vi fue una pala y un hacha en el suelo. ¿Para qué diablos usarían esta habitación?

—Mire, todo el hielo de este lugar se ha empleado para el suministro de agua.

De modo que esta era la cantera de Lindstrøm, de la que había extraído hielo y nieve durante todos estos meses para cocinar, beber y lavar. En una de las paredes, cerca del suelo, había un pequeño agujero, lo suficientemente grande como para que un hombre pasase a gatas.

—Ahora debe encogerse y venir detrás de mí; vamos a visitar a Hanssen y Wisting.

Seguidamente, mi acompañante desapareció por el agujero como una culebra. Yo me eché al suelo tan rápido como un relámpago y le seguí. No quería quedarme sólo en la oscuridad de ese lugar. Me las arreglé para mantenerme agarrado a una de las perneras de su pantalón y así seguí hasta que vi luz al otro lado. El pasadizo por el que nos deslizábamos era estrecho durante todo su recorrido y nos obligaba a arrastrarnos con manos y rodillas; afortunadamente no era largo. Al final terminaba en una habitación grande y cuadrada. Había una mesa baja justo en el centro y sobre ella Helmer Hanssen se ocupaba en atar con cuerdas los trineos. La primera impresión era que el lugar no estaba bien iluminado del todo, aunque había varias lámparas y candiles. Pero examinándolo de una forma más detenida me di cuenta que era debido a la cantidad de objetos de color oscuro que allí se almacenaban. Junto a una de las paredes había ropas, una inmensa cantidad de ropas de piel. Todas estaban cubiertas con mantas para protegerlas de la escarcha que se formaba en el techo y que caía encima al cabo del tiempo. En la pared opuesta estaban amontonados los trineos y al final, en la pared contraria a la puerta, había cantidad de ropa interior de lana. Cualquier encargado de deportes de Christiania hubiese envidiado este almacén. Se podían ver chaquetas de Islandia, camisetas, ropa interior de todo tipo de tallas y grosores, calcetines, guantes de lana, etc. En el rincón entre esta pared y la de los trineos estaba el agujero por el cual habíamos entrado. Más allá de los trineos, en la misma pared, había una puerta con una cortina y en su interior se podía oír un extraño zumbido. Estaba muy interesado en saber qué podía ser, pero antes tenía que escuchar lo que estos dos hablaban.

—¿Qué le parecen las ataduras ahora, Hanssen?

—Oh, todo quedará suficientemente bien sujeto; de cualquier forma, mejor que antes. ¡Mire aquí cómo han rematado los cabos!

Me incliné para ver cuál era el problema con los cordajes de los trineos y debo decir que me sorprendió lo que vi. ¿Cómo es posible tal chapuza? Los marineros tienen mucho cuidado con los extremos de los cabos. Todos saben que si el extremo no está bien trenzado, el nudo que puedan hacer no sirve para nada; es norma obligada que los cabos deben rematarse con los extremos cuidadosamente terminados. Cuando los examiné, ¿qué creen que

vi? El final del cabo estaba cosido con un pequeño hilván, semejante al empleado para sujetar etiquetas.

—¡Estaría bueno conquistar el Polo con esto!

Sin duda, esta observación final de Hanssen era la expresión más suave de lo que pensaba sobre el material. Después de comprobar los nuevos cordajes, realmente estaba de acuerdo con Hanssen cuando decía que cumplirían su función. Aunque dicho sea de paso, no era un trabajo fácil a -26° C, como marcaba el termómetro, pero a Hanssen parecía no importarle.

Había oído que Wisting también colaboró en esta tarea, pero ahora no estaba presente. ¿Dónde podría estar? Mis ojos se fueron involuntariamente a la cortina, tras la cual se oía un extraño zumbido. Ya estaba muerto de curiosidad. Finalmente, mi acompañante pareció dejar la cuestión de las cuerdas e hizo signos de seguir hacia delante. Dejó la linterna y retiró la cortina.

—¡Wisting!

—¡Sí!

La respuesta pareció llegar desde un lugar lejano. El ruido cesó y se descorrió la cortina. Ante mí, la escena que más me impresionó de todo lo que vi aquel memorable día. Allí estaba sentado Wisting, en medio de la barrera, con una máquina de coser. La temperatura exterior en este momento es de -51° C. Necesitaba que alguien me lo explicara. Crucé la puerta para verlo de cerca. Entonces, ¡uf! Recibí una bofetada de aire caliente. Miré al termómetro; marcaba +10° C. ¿Pero cómo puede ser esto? ¡Cosiendo tan tranquilo en un sótano de hielo a +10° C! Recuerdo que en la escuela me decían que el hielo se funde a 0° C. Si esta ley física aún se cumple, aquel hombre debería estar bajo una ducha. Entré en la habitación; el cuarto de costura no era muy grande, de unos dos metros de lado. Junto a la máquina de coser —una moderna máquina a pedales— había otros muchos instrumentos, como brújulas y cosas por el estilo, además de una gran tienda de campaña en la que en ese momento estaba trabajando. Aunque lo que más me interesaba era saber cómo evitaba las gotas de agua del techo. Y ahora podía ver cómo lo hacía; era algo ingenioso. Había cubierto el techo y las paredes con lonas, de tal forma que toda el agua

derretida desaguaba en un barreño situado en la parte inferior. ¡Hombre astuto! Así recogía agua limpia, un bien muy apreciado en esta región. Después me enteré de que casi todos los equipos para el viaje hacia el Polo se estaban confeccionando en esta pequeña habitación de hielo. Bien, con hombres como estos no creo que Amundsen merezca ningún reconocimiento por alcanzar el Polo. Más bien habría que darle una paliza si no lo consiguiera.

Aquí ya hemos terminado y seguramente ya debo haber visto todo. Mi guía se dirige a la pared donde está toda la ropa colocada y empieza a hurgar entre ella. Inspección de ropa, pensé para mí, no hay nada extraño en ello. Me senté en los trineos de la pared opuesta y comencé a repasar lo que había visto, cuando de repente le veo abrirse paso metiendo la cabeza entre la ropa, como si se lanzase a bucear, y desaparece entre los fardos de piel. De un salto me pongo en pie y me acerco al montón de ropa; estoy empezando a sentirme bastante perdido en este mundo tan misterioso. En mi precipitación choco con el trineo de Hanssen, que cae al suelo; él mira alrededor de manera furiosa. Menos mal que no puede verme, parece como si quisiera matar a alguien. Me deslizo entre los motones de ropa y ¿qué es lo que veo? Otro agujero en la pared, otro estrecho y oscuro pasillo. Me armo de valor y entro. Este túnel es más alto que los otros y puedo andar agachado. Afortunadamente, la luz del final me muestra el camino, de modo que por esta vez no voy a oscuras durante mucho tiempo. Acabo en otra gran habitación similar a la anterior; después me enteré que la llamaban «el Palacio de cristal». El nombre es muy apropiado, pues todo reluce como tal. Junto a una de las paredes descansa un buen número de esquís y, diseminadas por otro lugar, cajas, unas de color amarillo y otras negras. Después de mi visita a Stubberud, puedo adivinar lo que significa. Las cajas de color amarillo son las originales, y las de color negro las que ha reformado. Aquí todo está calculado. Por supuesto, el color negro es más visible sobre la nieve que el amarillo; así, las cajas serán más fáciles de distinguir, sobre todo en la distancia. Y en el caso de que les falten marcas indicadoras, sólo tienen que romper una de las cajas para conseguir todas las que necesiten, y serán mucho más fáciles de avistar sobre la nieve. Estas cajas no eran más grandes que las usadas para las latas de leche y

construidas de la misma forma. En ese momento recordé una imagen. Cuando me senté en los trineos en el taller de Hanssen, vi pequeños trozos de alambres fijados a ambos lados del trineo. Exactamente ocho a cada lado. Están preparados para cuatro cajas, ya que es difícil poder llevar más en los trineos. Las partes sueltas de los alambres terminaban en ojales. Evidentemente, había cuatro alambres en cada caja, dos en la parte delantera y dos en la trasera. Si estos se pasaban por los que tenían los ojales y se tensaban, las cajas quedaban sujetas como por una mordaza, al tiempo que las tapas se podían abrir libremente en cualquier momento. Era una ingeniosa idea que podía ahorrar gran cantidad de trabajo.

Allí en medio estaba Johansen, justo en el centro del Palacio, empaquetando. Daba la impresión de tener un difícil problema que resolver; parecía estar profundamente pensativo. Ante él, una caja a medio embalar con las siguientes marcas «Trineo n.° V. Caja n.° 4». Jamás he visto un contenido tan singular, mezcla de pemmican y salchichas. Jamás había oído hablar de salchichas en un viaje con trineos; debe ser algo bastante novedoso. Los trozos de pemmican eran de forma cilíndrica, de unos cinco centímetros de largo y doce de diámetro; cuando se empaquetaban en grupos de cuatro dejaban entre ellos un hueco en forma de estrella que se rellenaba con las salchichas, los cuales ocupaban el hueco justo hasta arriba de la caja. Aunque la salchicha… Déjeme ver. ¡Ah! Una de las salchichas tiene la piel rota; me acerco a la caja para verla mejor. ¡Oh, astuto granuja! ¡Es leche en polvo lo que esconde en esos huecos! ¡Así que utiliza cualquier pequeño espacio! Los huecos que quedan entre las piezas de pemmican y los laterales de las cajas son la mitad de profundas que el resto y no pueden rellenarse con las «salchichas de leche»; pero no se puede malgastar ese espacio de ninguna manera. No, ahí se guarda el chocolate partido en pequeños trozos. Cuando todas estas cajas estén empaquetadas, parecerán madera sólida de lo llenas que están. Hay una totalmente terminada; tengo que ver lo que contiene. Bizcochos. Cinco mil cuatrocientos bizcochos es lo que marca la tapa. Dicen que los ángeles tienen el don de la paciencia, pero creo que es una nimiedad comparada con la de Johansen. No queda ni un milímetro libre en la caja.

El Palacio de cristal me recuerda en este momento un almacén de ultramarinos y venta al por mayor: pemmican, bizcochos, chocolate y salchichas de leche por todos lados. En la pared opuesta a la de los esquís hay una abertura. Veo a mi acompañante dirigirse hacia ella, y esta vez procuro no perderle de vista. Sube dos peldaños, empuja una trampilla y sale a la barrera; y yo tras él. La trampilla se cierra y nos encontramos cerca de otra, también en la barrera, aunque esta es una moderna puerta corrediza. Da acceso al interior del Almacén de ropa. Me vuelvo hacia mi anfitrión para darle mis más sinceras gracias por el interesante viaje a través de la barrera, expresando mi admiración por la estupenda obra de ingeniería que he podido contemplar. Pero interrumpe mi discurso diciendo que aún no hemos terminado. Sólo me ha llevado arriba para no tener que volver a gatear.

—Ahora —añadió— seguiremos nuestro viaje por la superficie.

Veo que no me libro de esto, pues empiezo a estar harto de tanto pasillo subterráneo. Mi anfitrión parece adivinar mis pensamientos y me dice:

—Debemos ver a los hombres mientras trabajan; después ya no tendrá el mismo interés.

Veo que tiene razón, me tranquilizo y le sigo.

Pero el destino me tenía preparado otra cosa. Según salimos a la barrera, vemos a Hanssen con su trineo y seis perros frescos, con los arneses colocados. Mi acompañante tiene el tiempo justo para insinuarme: «Sube; yo te espero aquí», cuando el trineo se pone en marcha a una tremenda velocidad, llevándome como insospechado pasajero.

Según avanzamos la nieve nos envolvía. Podía ver con toda claridad que Hanssen controlaba a los perros, aunque tenía que luchar con un grupo de granujas. Oí los nombres de *Hök* y *Togo* en particular, que parecían los más revoltosos. De pronto, se revolvieron sobre sus compañeros y todo el equipo terminó enredado; aunque esto no ocurrió muchas veces gracias al látigo que, manejado con gran destreza, continuamente chasqueaba sobre sus orejas. Los dos «salchichas» que había visto en la ladera —*Ring* y *Mylius*— eran los líderes; también eran juguetones, pero se mantenían en sus puestos. *Hai* y *Rap* también formaban parte del equipo. *Rap*, el que tiene una oreja rasgada, estaría encantado de unirse a su amigo *Hai* para

pelearse con *Hök* y *Togo*, pero el látigo se lo impide. Silbaba de un lado a otro, adelante y atrás, entre medias de todos, sin compasión, y esto hace que se comporten como buenos chicos. Detrás de nosotros, a unos pocos metros, llega *Zanko*. No le han puesto los arneses y corre suelto. Subimos a galope la colina hacia el almacén y pasamos por la última bandera. Este lugar es bastante diferente a la luz del día. Eran las once en punto y la luz del alba había iluminado una buena parte del cielo en dirección norte. Los números y marcas de las cajas eran fácilmente visibles.

Hanssen manejaba los perros hábilmente entre las filas de cajas hasta que se detuvo. Bajamos del trineo. Permanece inmóvil durante un momento, mira alrededor y vuelca el trineo, dejando los patines al aire. Supuse que lo hacía para prevenir que los perros se marcharan en cuanto les diese la espalda; personalmente, creí que era una pobre precaución. Salté sobre una de las cajas y me senté a esperar acontecimientos. Y llegaron en forma de *Zanko*. Hanssen se había apartado un poco, con un trozo de papel en la mano, y parecía estar examinando las cajas mientras se alejaba. Entonces *Zanko* llegó hasta sus amigos, *Ring* y *Mylius*, y fue recibido muy cordialmente. Esto era demasiado para *Hök*, que se lanzó como un cohete, seguido de su amigo *Togo. Hai* y *Rap* nunca dejaban escapar una oportunidad como esa, y se lanzaron ansiosos al fragor de la batalla. «¡Alto, sinvergüenzas!». Era Hanssen quien les increpaba mientras volvía a toda prisa. *Zanko*, libre como estaba, levantó su cabeza lo suficiente como para ver acercarse el peligro; sin vacilar, dejó la pelea y se marchó hacia *Framheim* lo más aprisa que pudo. No sé si porque unos perdían su sexto combate o porque los otros eran conscientes de la llegada de Hanssen con sus amenazas, no soy capaz de determinarlo, la verdad es que finalmente se separaron y, como si hubieran recibido una señal, tomaron el mismo camino. Que el trineo estuviera volcado les fue indiferente; corrían como el viento por la ladera y desaparecieron hacía la línea de las banderas. Hanssen no tardó en tomar una decisión, aunque era inútil. Se lanzó todo lo deprisa que pudo sin dudarlo, mas no había alcanzado la línea de las banderas cuando ya los perros, con el trineo volcado detrás, corrían hacia *Framheim* donde finalmente se detuvieron.

Yo volví tranquilamente, contento por la nueva experiencia vivida. Al final de la pendiente encontré a Hanssen que regresaba al almacén por segunda vez; parecía extremadamente enfadado y la forma de manejar el látigo no prometía nada bueno para las costillas de los perros. Ahora *Zanko* sí llevaba puesto el arnés, junto con el resto del equipo. A mi llegada a *Framheim* no vi a nadie, por lo que me colé en el cobertizo y esperé una oportunidad para entrar en la cocina. Esta no tardó en llegar. Resoplando y jadeando como una locomotora, Lindstrøm entró desde el pasaje que rodeaba la casa. En sus manos llevaba otra vez un gran cubo lleno de hielo y una lámpara eléctrica colgando de su boca. Para poder abrir la puerta de la cocina sólo tuvo que empujarla con la rodilla; yo me colé dentro. La casa estaba vacía. Pensé que ahora tendría una buena ocasión de observar lo que hacía Lindstrøm cuando se quedaba solo. Dejó en el suelo el cubo de hielo y poco a poco fue llenando la olla que tenía colocada en el fuego. Miró el reloj: las once y cuarto. Bien. La comida estará a su hora. Lanzó un profundo y largo suspiro y salió a la habitación. Llenó su pipa y la encendió. Acto seguido, se sentó y cogió una muñeca que estaba sentada sobre una peana. Su cara se iluminó; se apreciaba lo feliz que era. Levantó la muñeca y la colocó sobre la mesa; en cuanto la soltó, el juguete comenzó a dar saltos, uno tras otro de manera interminable. ¿Y Lindstrøm? Reía hasta descoyuntarse mientras gritaba: «¡Muy bien, Olava; otra vez!». Entonces miré a la muñeca con más atención. Ciertamente, era algo fuera de lo común: tenía la cabeza de una mujer mayor —evidentemente la de una vieja y desagradable sirvienta—, pelo amarillo, una mandíbula colgante y una expresión de loca enamorada. Vestía un traje de cuadros rojos y blancos y, cuando se inclinaba hacia atrás, como era de esperar, provocaba un atrevido movimiento de su vestimenta. Se apreciaba que la figura, originalmente, había sido la de un acróbata, pero estos ingeniosos exploradores polares la habían rebajado a esta espantosa condición. Cuando repitió el experimento y yo comprendí la situación, no pude evitar reírme a carcajadas, aunque Lindstrøm estaba tan profundamente ocupado que no llegó a oírme. Después de divertirse durante unos diez minutos, se cansó de Olava y la puso de nuevo en la peana. Ella se sentó inclinando la cabeza y haciendo reverencias, hasta que fue olvidada.

Mientras tanto, Lindstrøm había ido a su litera y se medio tumbó en ella. Pensé que iba a dar una cabezada antes de la comida, pero no. Se levantó y cogió una baraja de cartas totalmente desgastadas, volvió a su litera y comenzó un tranquilo y serio solitario. No le llevó mucho tiempo, pues no debía ser muy complicado, pero sirvió para su propósito. Se apreciaba lo contento que se ponía cada vez que una carta coincidía en el lugar apropiado. Finalmente, las cartas estaban colocadas en su orden; había terminado el juego. Se quedó un rato sentado mientras disfrutaba de la visión de la baraja ordenada; recogió todas las cartas con un suspiro y se levantó mientras murmuraba entre dientes: «Sí, seguro que alcanza el Polo; y lo que es mejor, será el primero». Colocó de nuevo la baraja en la repisa de su litera y pareció quedar satisfecho consigo mismo.

Entonces la rutina de poner la mesa comenzó de nuevo, aunque ahora con mucho menos ruido que por la mañana; no había nadie a quien molestar. Cinco minutos antes de las doce empezó a sonar una gran campana de barco y poco después comenzó la cena. Sin un esmerado aseo, los comensales se sentaron a la mesa con rapidez. No había muchos platos donde elegir: una espesa y negra sopa de foca, con un montón de cosas curiosas: trozos de carne de foca —«taquitos» sería la expresión adecuada, aunque en este caso engañosa; sería mejor decir «tacazos»— con patatas, zanahorias, coles, nabos, guisantes, apio, ciruelas pasas y manzanas. Me gustaría saber cómo llamarían los cocineros profesionales a este plato. Dos grandes jarras de sirope y agua estaban sobre la mesa. Ahora me llevé otra sorpresa. Tenía la impresión de que una cena como esta transcurría en silencio, pero de ninguna manera era este el caso. Hablaron todo el tiempo y la conversación giró principalmente sobre lo que habían hecho durante la mañana. De postre tomaron ciruelas verdes. El tabaco de pipa y los libros pronto hicieron su aparición.

A eso de las dos en punto, los chicos comenzaron a dar de nuevo signos de vida. Sabía que esa tarde no trabajarían —víspera de San Juan—, aunque las costumbres son así de extrañas. Bjaaland se levantó de forma autoritaria y preguntó quién iba a hacer el primer turno. Después de un montón de preguntas y respuestas, se decidió que Hassel debería ser el primero. La verdad es que no sabía de qué hablaban. Les oí hablar sobre uno o dos

hornillos —dicen que una media hora es lo máximo que uno podía permanecer allí—, pero esto seguía sin darme ninguna pista de lo que hablaban. Me tendré que pegar a Hassel. Todo volvió a la tranquilidad; el único lugar que parecía estar habitado era la cocina.

A las dos y media Bjaaland, que había estado fuera, entró y anunció que todo era ya una nube de vapor. Miré a Hassel con inquietud. Sí; este anuncio pareció animarle y darle vida. Se levantó y comenzó a quitarse la ropa. Muy extraño, pensé. ¿Qué puede ser esto? Intenté el método de Sherlock Holmes: primero salió Bjaaland; dato número uno. Después volvió; hasta ahí era lo único de lo que yo estaba seguro. Tenía que continuar con el método. Llega el dato número tres: «Todo es una nube de vapor». ¿Pero qué diablos quieren decir? Este hombre ha salido fuera —y si no ha sido sobre la barrera, habrá sido dentro de ella—, bajo la nieve helada, y cuando vuelve dice que todo es vapor. Todo me parece ridículo, absurdo. Dejé a Sherlock Holmes con sus deducciones y observé a Hassel con un interés creciente. Según se quitaba la ropa, comencé a ruborizarme y volví la cabeza, pero no se desnudó del todo. Entonces cogió una toalla en la mano: salimos por la puerta de la casa —seguía tras él, era lo único que podía hacer—, continuamos por el túnel de hielo y en aquel punto el vapor comenzó a envolvernos, haciéndose cada vez más y más espeso según avanzábamos bajo la barrera; el vapor llegó a ser tan denso que apenas se podía ver nada. Me acordé con nostalgia de la parte trasera del anorak de Amundsen al que me agarraba; ahora me hubiera sido muy útil, pero aquí no tenía donde sujetarme. A lo lejos, entre la niebla, se podía ver una luz, y me dirigí hacia ella con mucha precaución. Antes de saber dónde me encontraba, me vi al final del túnel, que daba acceso a una gran habitación totalmente cubierta de escarcha y acabada en una enorme cúpula de hielo. El vapor ahora era molesto y me impedía tener una visión clara de la habitación. ¿Pero qué había pasado con Hassel? Sólo podía ver a Bjaaland. De improviso, la niebla pareció aclararse un instante y durante un momento pude ver una pierna desnuda desapareciendo dentro de una gran caja negra; poco después vi aparecer la cara sonriente de Hassel por la parte superior de la caja. Un escalofrío recorrió mi cuerpo: parecía que le habían decapitado. Con una nueva reflexión, pude apreciar que su cara estaba demasiado

sonriente, lo que significaba que la cabeza aún no se había separado del cuerpo. El vapor comenzó a disiparse poco a poco y finalmente pude ver por dónde caminaba. No tuve más remedio que echarme a reír; ahora todo era más fácil de comprender. Aunque creo que a Sherlock Holmes no le hubiera sido fácil descifrar el enigma si se hubiese quedado sentado sobre la barrera con los ojos vendados. Como iba diciendo, finalmente encontré la respuesta al enigma. Se trataba de uno de esos baños de vapor americanos plegables, y en él se encontraba sentado Hassel. El cuarto de baño, que con el vapor parecía tan espacioso y elegante, ahora se reducía a una pequeña cabaña de nieve de apariencia insignificante. Ahora el vapor se encontraba confinado en el baño, y por su parte superior se podía apreciar que la temperatura comenzaba a subir. Lo último que vi hacer a Bjaaland fue bombear dos estufas *Primus* colocadas justo sobre el baño para que se mantuvieran con presión, y seguidamente desapareció. ¡Cualquier actor hubiera aprendido una buena lección mirando sus gestos! Comenzó con una expresión de agrado —«bienestar» estaba escrito con caracteres brillantes sobre su cara—, seguidamente la sonrisa fue desapareciendo de manera gradual, dando paso a la seriedad. Tampoco duró mucho; apareció un temblor en las aletas de la nariz, y enseguida se vio claramente que el baño había dejado de tener una naturaleza agradable. El color de la piel, de tener un tono normal, había pasado a un tinte ultravioleta; los ojos, cada vez más abiertos. Comencé a preocuparme por que todo pudiera terminar en catástrofe.

Y llegó, aunque de una forma diferente a como yo esperaba. De improviso y sin ruido, el baño se abrió, dejando salir todo el vapor y provocando una suave y blanca cortina a continuación. No podía ver nada; sólo pude escuchar cómo apagaban las dos estufas *Primus*. Creo que la nube de vapor tardó unos cinco minutos en desaparecer, y ¿qué vi a continuación? A Hassel radiante como un chelín nuevo, vestido con sus mejores galas para celebrar las vísperas de San Juan. Aproveché la oportunidad para examinar el primer, y probablemente único, baño de vapor sobre la barrera antártica. Era como todos los que había visto antes, una idea muy ingeniosa. Estaba compuesto por una caja alta sin fondo, con una agujero en la parte superior lo suficientemente grande como para meter la

cabeza. Todas las paredes eran dobles, de material aislante, con una separación de unos centímetros entre ellas para permitir que circulara el aire. La caja reposaba sobre una plataforma, que se alzaba medio metro sobre la superficie del hielo. El armazón encajaba en una ranura que cerraba de manera hermética. En la plataforma en la que descansaba el baño, había una abertura rectangular bordeada con un protector de caucho, y dentro de esa abertura una caja metálica cerrando de manera muy precisa la zona abierta. Bajo esta caja metálica había colocadas dos estufas *Primus*, con lo que ahora todo el mundo puede entender por qué Hassel sentía tanto calor. Un bloque pesado colgaba de una cuerda sujeta a una polea en la parte superior de techo; uno de los extremos estaba fijado fuertemente en el borde superior del baño y el otro caía dentro de éste. De esta manera, el bañista podía levantar por sí solo la tapa sin ninguna ayuda en el momento en que el calor fuera excesivo. La temperatura en el exterior de la pared de hielo era de -54° C. ¡Qué chicos más apañados! Más tarde me enteré que Bjaaland y Hassel fueron los constructores de este ingenioso baño.

Volví a la casa y pude ver cómo —casi— todos hicieron uso del baño de vapor. A eso de las cinco y cuarto habían terminado las sesiones de baño y todo el mundo se había puesto sus ropas de piel; era evidente que se disponían a salir fuera. Seguí al primer hombre que salió de la casa; iba provisto de una linterna, y desde luego era algo que se necesitaba. El tiempo había cambiado: de improviso se había levantado viento del sudoeste acompañado de unos gruesos copos de nieve; no es que estuviese nevando, ya que en el cielo podían verse las estrellas, el problema era que el aire levantaba la nieve en remolinos de la superficie de la barrera. En estas condiciones cada hombre debía conocer muy bien los alrededores para encontrar el camino; había que estar allí: era imposible mantener abiertos los ojos. Me puse a sotavento, cobijado por un montón de nieve, y esperé a ver qué ocurría. Los perros no parecían importunados por el cambio de tiempo; algunos permanecían acurrucados, formando un anillo con el cuerpo, con la nariz bajo el rabo, sobre la nieve, mientras otros corrían por los alrededores. Uno por uno los hombres fueron saliendo fuera; cada uno llevaba una linterna en la mano. Según iban llegando al lugar donde se encontraban los perros, cada hombre era rodeado por su equipo, y le

seguían a cada una de sus tiendas con aullidos de júbilo. Aunque no todo ocurrió de manera tan pacífica; escuché —creo que era la tienda de Bjaaland— un ruido ensordecedor que iba creciendo, y miré desde la puerta: allá abajo, bajo la superficie de la barrera, la cosa estaba que ardía. El panorama era un revoltijo de perros, una masa de perros, diría: unos mordían, otros gemían, otros aullaban. Entre esta masa furiosa de perros pude ver una figura humana tambaleándose, sujetando en una mano un puñado de collares de perro, mientras daba puñetazos a diestro y siniestro con la otra y maldecía continuamente a los perros. Yo pensé en mis pantorrillas y me aparté. Aunque la figura humana que yo había visto impuso su maestría y el ruido fue disminuyendo gradualmente hasta que todo volvió a la calma. A medida que cada hombre terminaba de atar a sus perros, se dirigía a la tienda que hacía de almacén de carne, que estaba fuera del alcance de los animales, y cogía una caja con pedazos de carne de foca. La habían preparado el día anterior. Según escuché, se hacía por turnos; era la tarea diaria de dos hombres. Se daba de comer a los perros, y hora y media después de terminar, el campamento quedaba de nuevo como yo lo había encontrado por la mañana, tranquilo y pacífico. Con una temperatura de -54° C, un viento del sudoeste de treinta y cinco kilómetros por hora que barría la superficie de la barrera, y remolinos de nieve sobre *Framheim*, los perros descansaban en sus tiendas, bien alimentados, satisfechos y a salvo de la tormenta.

En la casa, los preparativos de la fiesta estaban en marcha y ahora se podía apreciar mejor que era una estupenda vivienda. El viento, la nieve, el frío intenso, la total oscuridad, todo cambiaba radicalmente cuando uno entraba en la casa. Todo aparecía limpio y aseado, y la mesa alegremente decorada. Había pequeñas banderas noruegas por todos lados, sobre la mesa y las paredes. El festival comenzó a las seis, y todos los «vikingos» aparecieron muy joviales. Lindstrøm había preparado «su» especialidad, y diciendo esto me quedo corto. Me asombró especialmente su capacidad y generosidad —y creo que, después del poco tiempo que le había observado, en ningún momento se mostró tacaño— cuando apareció con los pasteles «Napoleón». Debo decir que estos pasteles se repartieron después de que cada hombre se hubiera servido un cuarto de pudin de ciruelas. Tenían una

presencia deliciosa, hechos del más fino hojaldre, con capas de natillas de sabor a vainilla y crema. Se me hacía la boca agua. Pero ¿y su tamaño? ¿Habría una de aquellas montañas de pastel para cada hombre? Lo más probable es que se tuvieran que repartir uno para todos, y eso sería lo que en realidad debían de estar esperando después del pudin de pasas. Pero ¿cómo lo hizo para aparecer con ocho pasteles, dos enormes platos con cuatro en cada uno de ellos? ¡Dios bendito! Uno de los vikingos comenzó y enseguida terminó su parte. Uno tras otro hicieron lo mismo, hasta que los ocho desaparecieron. No podría decir que pasasen hambre, miseria o frío cuando volviese a mi casa. Mi cabeza estaba empezando a dar vueltas; la temperatura debía de estar a tantos grados sobre cero como afuera estaba bajo cero. Miré arriba, hacia la litera de Wisting, donde había un termómetro colgado: +35° C. Los vikingos parecían no hacer el más mínimo aprecio de esta insignificancia; el trabajo con los «Napoleones» aún les tenía entretenidos.

Los deliciosos pasteles pronto fueron cosa del pasado y aparecieron los cigarros. Todos, sin excepción, se permitieron el lujo de este placer. Hasta ahora ninguno de ellos había mostrado demasiada inclinación a la abstinencia; y yo quería saber cuál era su actitud antes las bebidas fuertes. Desde luego, ya había escuchado que la tolerancia del alcohol en las expediciones polares era más bien perniciosa, por no decir peligrosa. «Pobres chicos —pensé—, quizá sea esa la razón de la afición por los pasteles. El hombre debe tener un vicio al menos. Privados del placer de la bebida, se abandonan a la glotonería». Sí, ahora lo tenía claro, y lo sentía por ellos. Me pregunté cómo les habían sentado los «Napoleones», ya que se les veía un poco decaídos. Sin duda, digerir el pastel llevaba su tiempo.

Lindstrøm, quien en ese momento parecía el más despierto de todos, comenzó a limpiar la mesa. Por mi parte, esperaba ver a cada hombre rodar sobre su litera para hacer la digestión. Pero no, ninguno de ellos parecía muy afectado por este problema. Todos permanecían sentados, como si esperasen algo más. Y, por supuesto, así era; tenía que llegar el café. Lindstrøm ya se encontraba en la puerta con tazas y jarras. Una taza de café era lo más apropiado después de semejante comida.

—¡Stubberud! —era la voz de Lindstrøm llamando desde algún lugar en la distancia—. ¡Date prisa antes de que se calienten!

Me apresuré tras Stubberud para ver qué era lo que no debía calentarse; pensé que sería algo procedente del exterior. ¡Virgen santa! Allí estaba Lindstrøm tumbado boca abajo en el almacén del techo, colgado del hueco de la trampilla ¿Qué te creías? ¡Una botella de *Benedictine* y otra de ponche, ambas cubiertas de escarcha! Ahora podría ver cómo nadaban estos peces —aunque quizá terminasen ahogados—. Con una sonrisa de felicidad tan grande como la de Stubberud cuando cogió las botellas, así fue recibido Lindstrøm según entraba desde la cocina; nunca antes había visto tanto cuidado y tanto cariño al llevar unas botellas. Quedé impresionado. ¡Ah, estos chicos saben cómo debe servirse un licor! «Debe servirse frío» indicaba la etiqueta de la botella de ponche. Puedo asegurar que la prescripción de P. A. Larsen fue seguida al pie de la letra esa noche. El gramófono hizo su aparición y pude comprobar el contento con el que fue recibido. Parecía que esto era lo que más les gustaba, después de todo cada hombre elegía la música según sus gustos. Pero todos se pusieron de acuerdo en que hiciese los honores el cocinero por todos sus cuidados, y el concierto comenzó con *Tarara-boom-de-ay*, seguido del vals *Apache*. La parte de su programa terminó con una recitación humorística. Mientras, él permanecía en el umbral de la cocina con una sonrisa beatífica; todo esto le sentó muy bien. Así, la música siguió un turno para que cada cual eligiese sus melodías preferidas. Algunos de los temas se reservaban para el final; eran los preferidos por todos. Primero voló por el aire *Les Huguenots*, una canción de Michaelowa; lo que demostraba el sentido musical de estos vikingos. Era una canción preciosa.

—Mirad aquí —gritó una voz con impaciencia—: ¿no vamos a tener esta noche a Borghild Bryhn?

—Sí —esa fue la respuesta—, y aquí viene.

Y la canción de Solveig fue la siguiente. Era una pena que Borghild Bryhn no estuviera allí; creo que la más calurosa ovación no le hubiera impresionado tanto como la forma en que fue recibida su canción esa noche. A medida que las notas de la canción sonaban con claridad por la habitación, se apreciaba cómo las caras se iban tornando más serias. Sin

duda, las palabras del poema les afectó a todos, sentados allí, en la noche oscura de invierno sobre el vasto y salvaje hielo, a miles y miles de kilómetros de las personas que les querían. Pienso que ese era el problema; pero al ser una melodía agradable, fue un final perfecto y una fuerza natural que abrió sus corazones. Todo esto les hizo sentirse bien; después de esto, parecía como si tuvieran miedo del sonido de sus propias voces. Finalmente uno de ellos ya no pudo mantener el silencio por más tiempo.

—¡Caramba, qué maravillosamente canta esta mujer! —exclamó—; de manera especial la parte del final. Tenía un poco de miedo de que la última nota la diese demasiado aguda, a pesar de la forma magistral con la que controla su voz. La nota era exageradamente alta. Pero, a pesar de todo, ha sonado tan limpia y suave, tan completa, que ella sola se basta para hacer que un hombre sea mucho mejor persona.

Entonces, este entusiasta oyente les cuenta que, en otra ocasión en la que escuchó la misma canción, todo fue perfecto, hasta la última nota.

—En ese momento podías ver a la cantante hinchar su enorme pecho con el esfuerzo, y dar una nota tan aguda que bien podría haber derrumbado los muros de Jericó.

Después de esto el gramófono se guardó. Nadie parecía querer más canciones.

Ya eran las ocho y media, debía estar cerca el momento de irse a la cama. La fiesta había durado lo suficiente, habían tenido comida, bebidas y música. Todos se pusieron en pie y gritaron: «¡arco y flechas!». Ahora, me dije a mí mismo según me retiraba al rincón donde colgaban la ropa, el alcohol está comenzando a hacer sus efectos. Es evidente que algo de extraordinario interés iba a suceder, ya que se les veía muy activos. Uno de ellos fue detrás de la puerta y trajo una pequeña diana de corcho, y otro sacó de su litera una caja de dardos. De modo que lanzamiento de dardos… los niños tienen que entretenerse. Cuelgan la diana en la puerta que da paso a la cocina y el hombre con el primer turno de lanzamiento toma su posición al final de la mesa, a una distancia de unos tres metros. Comienza la competición de lanzamientos, entre jaleos y risas. Hay tiradores de todo tipo, buenos, malos e indiferentes. Aquí llega el campeón; se le distingue por la manera resolutiva de levantar el dardo y de lanzarlo; con toda

seguridad alcanzará la mayor puntuación. Se trata de Stubberud; de los cinco dardos, dos se clavan justo en la diana, mientras que los tres restantes quedan muy cerca. El siguiente es Johansen; tampoco es malo, pero no consigue igualar el marcador anterior. Llega Bjaaland; me pregunto si será tan bueno en este juego como en el manejo de los esquís. Se coloca al final de la mesa, como el resto, pero da un paso de gigante hacia delante. Es un tipo astuto, ahora no se encuentra a más de metro y medio de la diana. Lanza bien; el dardo describe un gran arco. A este lanzamiento se le conoce como «de trayectoria alta», y los demás lo reciben con un fuerte aplauso. La trayectoria resulta ser un poco más alta de lo esperado y todos sus dardos terminan en la pared, encima de la puerta. Hassel lanza con «cálculo». Lo que calcula no es fácil de entender. Evidentemente, sus dardos no terminan en la diana; aunque, si ha hecho sus cálculos para que terminen en la puerta de la cocina, ha sido todo un éxito. Si Amundsen «calcula» o no, tiene poca importancia; todos sus lanzamientos acaban fuera de la diana. El proceder de Wisting es el mismo. Prestrud se encuentra a medio camino entre los lanzamientos buenos y los malos. Hanssen lanza como un profesional, impulsando el dardo con gran fuerza. Evidentemente piensa que está cazando morsas. Todas las puntuaciones son anotadas cuidadosamente en un libro, y los premios se entregarán más tarde.

Mientras tanto, Lindstrøm juega al solitario; sus tareas cotidianas ya están hechas. Aunque, además de las cartas, está mucho más interesado en todo lo que rodea a la diana, animando aquí y allá. Después de unos momentos, cambia el semblante; se siente en la obligación de actuar. Ha de reemplazar la luz de la gran lámpara del techo por dos más pequeñas; la razón de este cambio es que el calor de la lámpara grande puede ser excesivo para las literas de la parte superior. Esta operación es una leve insinuación de que el tiempo de acostarse ha llegado para ciertas personas. Ahora que el gran sol que cuelga del techo se ha extinguido, la habitación parece más oscura; las dos lámparas que encienden ahora dan luz suficiente, pero a pesar de todo parece que uno ha retrocedido a los días en que se usaban las antorchas de madera de pino.

Poco a poco, los vikingos se van retirando a descansar. Mi descripción de la vida durante un día en *Framheim* estaría incompleta si no incluyera

esta escena en la narración. El principal gesto de orgullo de Lindstrøm, como ya he mencionado, era el de ser el primero en acostarse; gustosamente sacrificaría cualquier cosa por mantener este récord. Por regla general, nunca tenía problemas en cumplir su deseo y nadie intentaba hacerlo antes que él; pero esa noche fue diferente. Stubberud ya casi se había quitado su ropa cuando Lindstrøm llegó, y al comprobar que finalmente tenía la posibilidad de ser «el primero en acostarse», retó al cocinero sin dudarlo. Lindstrøm, no muy consciente de la situación, aceptó el reto y comenzó la carrera, la cual fue seguida por los demás con gran interés. Stubberud, ya preparado, se dispuso a saltar sobre su litera, situada justo encima de la de Lindstrøm, cuando de improviso se siente sujeto por una pierna y se lo impide. Lindstrøm es quien sujeta su pierna con toda su fuerza, gritando con voz lastimera: «¡Viejo, espera un poco a que yo también me quite la ropa!». Más bien me recordaba a un hombre dispuesto a luchar y que gritaba: «¡Espera a que estemos los dos iguales!». Pero con el otro no funcionaba la persuasión; estaba determinado a ganar. Entonces Lindstrøm consiguió quitarse sus tirantes —no tuvo tiempo para más— y metió su cabeza el primero en la litera. Stubberud trató de protestar; no era justo, aún no se había quitado la ropa. «Eso no importa —replicó el gordo—; lo importante es que he sido el primero otra vez».

La escena fue seguida con gran interés y gritos de ánimo, y terminó en una tormenta de aplausos cuando Lindstrøm desapareció bajo las ropas tendidas de su litera. Pero ese no fue el final de la historia; el salto sobre la litera fue seguido por un terrible crujido al que nadie, debido a la emoción del momento, dio demasiada importancia después de todo. Seguidamente aparecieron las consecuencias de aquel ruido. La estantería situada junto a la litera, sobre la que tenía gran cantidad de cosas, se había caído, llenando la litera con el rifle, las municiones, los discos del gramófono, las cajas de herramientas, caramelos, paquetes de tabaco, pipas, ceniceros, cajas de cerillas, y un largo etc; realmente no quedaba sitio para nada más. Tuvo que dejar de nuevo la litera, con lo que su derrota fue doblemente dura. Admitió con cierta pena que Stubberud era el vencedor. «Aunque —añadió— no volverás a ser el primero la próxima vez». Uno por uno, los demás se fueron acostando; los libros sirvieron de entretenimiento para unos y las

pipas para otros, y de esta forma las horas fueron pasando agradablemente. A las once en punto las lámparas se apagaron y el día llegó a su fin.

Poco después mi anfitrión sale a la puerta, y yo le sigo fuera. Le había dicho que esa noche tenía que partir de nuevo y salió a despedirme.

—Le acompañaré tan lejos del almacén como pueda —dijo—; el resto del camino se las puede arreglar solo.

El tiempo ha mejorado considerablemente, aunque todo está muy oscuro, horriblemente oscuro.

—Así podremos encontrar el camino más fácilmente —dijo—; llevaré a mi trío. Si ellos no son capaces de verlo, lo olfatearán.

Desató a los tres perros, que de seguro se preguntaron qué significaba aquello, colocó una linterna sobre un montón de maderas —la cual le indicaría el camino de vuelta, supongo— y nos pusimos en marcha. Los perros estaban acostumbrados a ir por este camino, y sin dudarlo se pusieron en marcha hacia el almacén.

—Sí —dijo mi compañero—, no tienen que preguntar el camino. Lo han tenido que recorrer todos los días, al menos una vez, y frecuentemente dos o tres veces desde que llegamos aquí. Diariamente, tres o cuatro de nosotros, Bjaaland, Stubberud o yo, hacemos este camino. Como pudo ver esta mañana, estos dos lo hicieron a la ocho y media, aunque a las nueve estaban de vuelta para comenzar el trabajo. Tenemos tantas cosas que hacer que no nos podemos permitir el lujo de malgastar el tiempo. Ellos hacen su viaje hasta el almacén y vuelven, y a las nueve yo repito lo mismo. Y los demás comenzaron el invierno con la misma resolución, todos son entusiastas de estos paseos matinales. Aunque el entusiasmo no duró mucho y ahora sólo somos nosotros tres los entusiastas. Aunque el camino no es largo, unos seiscientos metros, no nos aventuramos a salir sin estas marcas que ve y sin nuestros perros. Frecuentemente dejo también colgada una linterna; pero con el frío que hace esta noche, la parafina se congela y la luz se apaga. Perder el camino aquí puede ser una cuestión muy seria, y es un riesgo que no quiero correr.

Aquí tenemos el poste con la primera marca; somos muy afortunados de llegar directamente a él. Los perros saben ir directamente al almacén. Otra razón para ser muy cuidadosos en el camino hasta el almacén es que hay un

gran agujero, de unos seis metros de profundidad, justo al lado de un montículo en la ladera donde, seguro que lo recuerda, está colocada la última bandera. Si uno se pierde y cae en él puede resultar herido.

Pasamos cerca de la segunda marca.

—Las dos siguientes son más difíciles de encontrar; están muy bajas: a menudo tengo que esperar y dejar a los perros que encuentren el camino, como por ejemplo voy a hacer ahora. Uno no puede hacer nada a menos que llegue justo sobre ellas, con lo que vamos a esperar y dejar a los perros que nos ayuden. Conozco exactamente los pasos que hay entre cada marca, y cuando llego a ese número, paro y examino toda la zona. Si eso no funciona, silbo a los perros, que vienen inmediatamente. Observe —un largo silbido—, no tardarán mucho en estar aquí. Ya les puedo oír.

Estaba en lo cierto; los perros llegaron saliendo de la oscuridad, directos hasta nosotros.

—Espere que vean que lo que queremos es llegar al almacén; comencemos a andar.

Así lo hicimos. Tan pronto como los perros vieron esto, comenzaron a caminar de nuevo hacia delante, aunque esta vez acompasaron la velocidad del trote y nos permitieron seguir a su lado. Poco después nos encontramos con la última marca.

—Como puede ver, la linterna que dejé en el campamento se ha apagado, con lo que espero que me disculpe por no acompañarle más allá. De todas formas, Vd. ya sabe el camino.

Con estas palabras nos separamos, y mi anfitrión regresó seguido por su fiel trío, mientras yo…

Capítulo IX. El fin del invierno

Pasado el solsticio de invierno, el tiempo comenzó a transcurrir incluso más deprisa que antes. La época de máxima oscuridad había terminado y la presencia del sol empezaba a notarse cada vez más. Una mañana, en medio de este periodo de oscuridad, apareció Hassel y anunció que *Else* había tenido ocho cachorros. Seis fueron hembras, por lo que su destino inmediato estaba sentenciado; fueron sacrificadas y dadas como alimento a sus hermanos mayores, los cuales lo aceptaron gustosamente. Apenas hubo tiempo de ver cómo los masticaban; no dejaron prácticamente nada. No cabía duda de que fue un plato de su gusto, pues al día siguiente los otros dos cachorros también habían desaparecido.

Las condiciones atmosféricas con las que nos encontramos en esta zona nos sorprendieron gratamente. En todas las regiones antárticas de las que teníamos información, el tiempo siempre se había mostrado muy cambiante. En el *Bélgica*, entre los hielos a la deriva al oeste de la tierra de Graham, siempre encontraron un tiempo desapacible acompañado de tormentas. Nordenskjöld, mientras exploraba la zona oriental de la misma región, registró detalladamente la misma información, una tormenta tras otra de manera continua. Y por varias expediciones inglesas que visitaron el estrecho de McMurdo, tuvimos noticia de fuertes e incesantes vientos. Verdaderamente, ahora sabemos que mientras estuvimos viviendo en la barrera con un clima magnífico —calmas y ligeras brisas—, en el campamento de Scott, a unos seiscientos cincuenta kilómetros al oeste de nuestra posición, tuvieron problemas por las frecuentes tormentas que dificultaron enormemente su trabajo.

Había esperado que las temperaturas se mantuvieran altas durante todo el invierno y que pudiéramos ver nítidamente la oscuridad del cielo sobre el mar. Siempre que la dirección del viento era favorable, las oscuras, pesadas

y densas nubes se presentaban de manera evidente, permitiendo sin lugar a dudas que una gran extensión del mar de Ross estuviera abierto durante todo el año. Sin embargo, la temperatura bajó bastante y la media mostrada en nuestras observaciones durante el año es sin duda la más baja que jamás haya sido registrada. El día 13 de agosto de 1911 llegamos a anotar -59° C. Durante cinco meses del año registramos temperaturas por debajo de -50° C. Las temperaturas subían cuando soplaba el viento, a no ser que viniera del sudoeste; en este caso generalmente bajaban.

Pudimos observar la aurora austral muchas veces, pero sólo en contadas ocasiones apareció con todo su esplendor. Tomaba todas las formas posibles, aunque la más común era la de bandas listadas. La mayoría de las veces la aurora era multicolor, pasando del rojo al verde.

Mi hipótesis acerca de la solidez de la barrera —esto es, que descansa sobre tierra firme— pareció confirmarse en todos los puntos donde hicimos observaciones durante los doce meses de nuestra estancia en ella. Durante el invierno y la primavera la placa de hielo se comprime contra la barrera formando crestas de hielo que llegan a alcanzar una altura de doce metros. Esto sucedía a sólo dos kilómetros de nuestra casa, pero a pesar de ello nunca llegamos a notar sus efectos lo más mínimo. En mi opinión, si la barrera hubiera estado flotando, habríamos sufrido las consecuencias de este violento choque producido en su borde, pues habría producido sacudidas en la casa. Cuando estaban construyéndola, Stubberud y Bjaaland escucharon un fuerte sonido procedente de algún lugar lejano, pero no notaron nada. Durante toda nuestra estancia nunca escuchamos ningún sonido, ni sentimos ningún movimiento. Otra buena prueba es la que aporta el gran teodolito utilizado por Prestrud. Cualquier pequeña perturbación podía alterar su nivel; era suficiente un ligero cambio de temperatura para ello. Tan delicado instrumento nos hubiera mostrado inmediatamente cualquier tipo de inclinación en caso de que la barrera hubiera estado flotando.

El día que entramos en la bahía por vez primera, una pequeña porción del cabo oriental se desprendió. Durante la primavera, un iceberg chocó contra una insignificante parte del borde exterior de la barrera. A excepción de estos pequeños sucesos, cuando nos marchamos la barrera quedó tal cual

la habíamos encontrado, prácticamente inalterada. Los sondeos, los cuales mostraban un rápido ascenso del lecho marino a medida que el *Fram* cambiaba su posición a lo largo de la barrera en dirección sur, eran también un claro signo de que la tierra firme estaba muy cerca. Finalmente, los montes de la barrera parecían ser la mejor prueba; estos no podían levantarse a trescientos treinta y cinco metros —que era la altura medida entre *Framheim* y un punto a unos cincuenta kilómetros al sur— sin tierra en su parte inferior.

El trabajo que venía a continuación era terminar los equipos de los trineos a toda prisa. Habíamos sido conscientes desde mucho tiempo atrás de que debíamos hacer el mejor provecho de nuestro tiempo si queríamos tener todos nuestros equipos preparados para mediados de agosto. Los equipos personales tendríamos que prepararlos en nuestro tiempo libre. Para la primera mitad de agosto podríamos comenzar a ver el final de esta labor. Bjaaland ya tenía los cuatro trineos preparados. Eran una obra maestra en la que había trabajado durante el invierno; de construcción extremadamente ligera, aunque muy resistentes. Su longitud era la misma que la de los originales —unos tres metros y medio—, pero los patines no tenían protección. Dejamos un par de trineos del *Fram*, del modelo antiguo con los patines recubiertos con fuertes láminas de acero, por si necesitásemos utilizarlos en caso de que el tipo de superficie lo requiriese. El peso medio de los nuevos trineos era de veinticuatro kilogramos, con lo que habíamos disminuido el peso de cada uno en unos cincuenta kilogramos.

Una vez que Bjaaland los terminó, los guardamos en el Almacén de ropa. La forma en que Hanssen y Wisting habían unido cada una de las partes era garantía de seguridad; de hecho, la única manera en la cual uno puede esperar que el trabajo se realice adecuadamente y se lleve a cabo de forma óptima es que esté hecho por el mismo hombre que va a utilizarlo. Ellos sabían lo que se jugaban. Lo hicieron de modo que les permitiera alcanzar su destino y, lo que es más, traerlos de regreso a casa. Cada una de las piezas se examinaba y comprobaba cuidadosamente; entonces se colocaba en su lugar, con cuidado y precisión. Cada vuelta de cuerda, tensada con firmeza y colocada en su lugar correcto. Y, finalmente, los nudos estaban hechos de tal manera que podían quitarse fácilmente con un

cuchillo o un hacha en caso de necesidad; no había peligro de que se desataran con un tirón ocasional. Un viaje en trineo como el que teníamos ante nosotros era una empresa seria y el trabajo tenía que realizarse de manera competente.

El taller donde hicieron su trabajo no era ni caliente ni confortable. El Almacén de ropa fue siempre el lugar más frío, probablemente porque siempre había corrientes de aire. Había una puerta que daba directamente a la barrera y un pasillo abierto que conducía a la casa. Aunque no en mucha cantidad, el aire frío circulaba de manera constante, sin embargo importaba mucho sentir ese aire cuando se trabaja a unos -60° C y encima con los dedos desnudos. Aquí siempre había varios grados «bajo hielo». Para poder tener las cuerdas flexibles mientras las colocaban, empleaban un hornillo *Primus* sobre una piedra cerca del lugar donde trabajaban. A menudo me admiraba de su paciencia cuando les observaba; les he visto trabajar en más de una ocasión toda una hora seguida con las manos al aire a temperaturas de -30° C. Esto se puede hacer por poco tiempo, pero trabajar día tras día, durante la más oscura y fría parte del invierno como ellos lo hicieron, es bastante duro y supone una enorme paciencia. Aunque sus pies tampoco se libraban; apenas hay diferencia te pongas lo que te pongas si tienes que permanecer quieto. Aquí, como en cualquier otro lugar frío, se ha demostrado que las botas con suela de madera son las mejores a la hora de realizar trabajos sedentarios. Por una u otra razón, los ocupantes del Almacén de ropa no se mostraron partidarios de este principio de las suelas de madera y continuaron trabajando durante todo el invierno con sus botas de piel de reno y foca. Prefirieron dar patadas al suelo antes que admitir la incontestable superioridad de las suelas de madera en semejantes condiciones.

Según iban terminando los trineos, los numeraron del uno al siete y los guardaron en el Almacén de ropa. Los tres trineos antiguos que deberíamos haber usado se habían hecho para la segunda expedición del *Fram*. Eran extremadamente fuertes y evidentemente más pesados que los nuevos. Todas las maderas y ataduras fueron revisadas cuidadosamente y se reemplazaron las que se consideraron necesarias. Quitaron las placas de

acero de los patines de uno de ellos, manteniendo las de los otros dos por si fuese necesario su uso.

Además de sujetar las cuerdas y fijaciones, estos dos hombres tuvieron otra tarea que les llevó mucho tiempo. Siempre y cuando Wisting no estaba ocupado en los trineos, uno podía oír el ruido de su máquina de coser. Tenía miles de cosas diferentes que hacer en el cuarto de costura y pasaba allí casi todo el día hasta bien entrada la tarde. Solamente cuando llegaba la hora de los dardos, a eso de las ocho y media, era cuando se dejaba ver; y si no fuera por el hecho de estar encargado de controlar las puntuaciones, hubiera sido difícil verle incluso en ese momento. El trabajo más importante que se traía entre manos era convertir cuatro tiendas de tres plazas en dos. No fue tarea fácil manejar esas tiendas más bien grandes en el pequeño agujero que llamamos cuarto de costura; por supuesto, utilizó la mesa del Almacén de ropa para hacer los cortes oportunos, pero aun así es un misterio cómo se las arreglaba para conseguir que las costuras saliesen rectas dentro de ese agujero. Me estaba preparando para ver la más extraña tienda cuando la sacasen al exterior y la montaran a la luz del día; cualquiera podía conjeturar que el suelo de una estaría cosido al de la otra. Pero no sucedió nada de eso. Cuando montaron la tienda por primera vez, demostraron que estaba perfecta. Cualquiera podría pensar que se había confeccionado en un gran almacén de marinería en vez de en un agujero en el hielo. Unos dedos tan hábiles como estos no tenían precio en una expedición como la nuestra.

En la segunda expedición del *Fram* se utilizaron tiendas con doble techo y, como es natural, nada es tan bueno y útil como lo que no se tiene; los elogios a una tienda doble ahora estaban fuera de lugar. Bueno, naturalmente, tengo que admitir que una tienda con doble techo es más cálida que una simple, pero, al mismo tiempo, no se debe perder de vista el hecho de que la tienda con doble techo es también el doble de pesada; y cuando uno tiene que considerar el peso hasta de un pañuelo de bolsillo, se entenderá que la cuestión de las ventajas reales de la tienda con doble techo tiene que ser considerada a fondo antes de dar el paso de decidirse por una o por otra. Había pensado que con paredes dobles se podría evitar la escarcha que, por lo general, es bastante molesta dentro de las tiendas y a menudo trae serias consecuencias. Entonces, si el doble techo pudiese evitar o

mejorar esta situación de alguna manera, podría haber visto la ventaja de llevarlas; con el aumento de peso diario producido por los depósitos de escarcha, en poco tiempo sería igual, si no mayor, al peso adicional de la doble tienda. Las tiendas dobles están construidas de forma que la parte exterior está fija mientras que la interior queda suelta. Tras discutir esta cuestión, llegamos a la conclusión de que los depósitos de escarcha se producen tan rápido en una doble como en una simple, de manera que la utilidad de una tienda doble me pareció más bien incierta. Si el objeto era meramente el tener unos cuantos grados más dentro de la tienda, pienso que lo mejor sería sacrificar ese confort y evitar peso. Además, teníamos tal cantidad de ropa para dormir calientes que no tendríamos que sufrir mayores penurias.

Otra cuestión surgió como resultado de esta discusión. ¿Cuál sería el color idóneo para una tienda? Pronto nos pusimos de acuerdo en que un color oscuro era el más apropiado, por varias razones. En primer lugar, como descanso para la vista. Sabíamos muy bien que una tienda oscura es más confortable, sobre todo después de viajar todo el día por la brillante superficie de la barrera. Seguidamente, otra importante consideración: el color oscuro puede captar una gran cantidad de calor al salir el sol. Uno puede comprobarlo fácilmente si camina con ropas oscuras bajo el sol y seguidamente se pone ropas blancas. Y finalmente, una tienda oscura sería mucho más fácil de ver sobre una superficie blanca que una de color claro. Cuando todas estas cuestiones fueron debatidas y se admitió la superioridad de la tienda oscura, nos aplicamos a ello por partida doble, pues todas nuestras tiendas eran de color claro, por no decir blancas, y la posibilidad de conseguir que fueran oscuras no nos parecía fácil. Es verdad que teníamos unos cuantos metros de lona oscura y material impermeable de color claro que podrían haber sido totalmente apropiados para este propósito, pero cada palmo de este género hacía tiempo que se había destinado a otro uso, con lo que no nos podían sacar de esa dificultad. «Pero —alguien dijo, poniendo gesto de astuto mientras lo decía— ¿no tenemos tinta líquida y en polvo con la que podamos teñir de oscuro nuestras tiendas?» ¡Sí, por supuesto! Todos sonreímos de forma indulgente; era tan simple que sólo mencionarlo parecía una tontería, pero aun así: el hombre olvidó su tontería y los

trabajos de tintorería comenzaron. Wisting aceptó la tarea de teñirlas, además de las que ya tenía encomendadas, y tuvo tanto éxito que poco tiempo después teníamos dos tiendas de azul oscuro en vez de blancas.

Tenían muy buena apariencia, sin duda, recién teñidas como estaban, pero ¿cómo estarán después de un par de meses de uso? La opinión general era que, probablemente, en gran parte volverían a su color original o quizá quedarían deslucidas. Se tenía que idear otra patente. Un día, mientras tomábamos nuestro café después de comer, alguien sugirió de repente: «Mirad ahí —supuse que teníamos que mirar a nuestras literas—, podemos sacar de las cortinas el doble techo de las tiendas». Esta vez la compañía dejó de lado la sonrisa y, según dejaban sus tazas, pusieron semblante casi de compasión. Nadie dijo nada, pero el silencio parecía insinuar algo así como: «¡Pobre chaval! Se cree que no se nos había ocurrido hace mucho tiempo». La propuesta fue adoptada sin discusión y Wisting tuvo otro largo trabajo que sumar a su ya larga lista de tareas. Las cortinas de nuestras literas eran de color rojo oscuro, confeccionadas de un material muy ligero; se cosieron todas, una a una, y finalmente terminaron siendo una tienda. Sólo proporcionaron material para un doble techo, pero es bueno recordar que mejor es tener una rebanada de pan antes que no tener nada, con lo que todos nos dimos por satisfechos. La tienda roja, que montamos unos días más tarde, contó con un aprobado incondicional; podía ser divisada sobre la nieve a varios kilómetros de distancia. Otra ventaja importante era que protegía a la tienda principal. En su interior, el efecto de la combinación de rojo y azul proporcionaba una agradable sombra oscura. Otra cuestión era como protegerla de cien perros sueltos, con un comportamiento mucho peor que otros de su misma especie. Si el material se volvía rígido y quebradizo, acabaría destrozado en poco tiempo. Y las necesidades que teníamos de tiendas eran considerables; esperábamos que al menos nos aguantase ciento veinte días. Sugerí a Wisting que hiciese dos dobles techos más o algún tipo de protección. Estas protecciones consistían simplemente en unas piezas de lona, lo suficientemente largas como para abarcar toda la tienda, de modo que sirviese de defensa para prevenir que los perros entrasen en contacto directo con las tiendas. Formaban un círculo cerrado que podía sujetarse con los bastones de esquiar. Tenían muy buen aspecto cuando estuvieron

terminadas, aunque nunca llegaron a usarse; tan pronto como comenzamos nuestro viaje, encontramos un material mucho más apropiado y que siempre lo habíamos tenido con nosotros: nieve. ¡Qué idiotas! Por supuesto, todos los sabíamos, sólo que nadie lo llegó a decir. Bueno, esto es un punto en contra. De todas formas, estas protecciones nos vinieron muy bien como material de reserva en el viaje y las empleamos para otras cuestiones.

El siguiente trabajo también recayó en Wisting: tenía que hacer cortavientos para cada hombre. Los que habíamos traído resultaron ser demasiado pequeños y las cosas que él hacía eran demasiado grandes. En mis pantalones cabían fácilmente dos personas; aunque las cosas aquí tienen que ser así. En estas regiones uno descubre enseguida que todo lo que es amplio es cálido y confortable, mientras que lo ajustado —a excepción del calzado, por supuesto— es frío e incómodo. Uno comienza a sudar muy pronto y termina por estropear la ropa. Además de los pantalones y anoraks cortavientos, fabricó escarpines del mismo material. Supuse que estos escarpines —puestos sobre los otros que llevábamos— producirían un efecto aislante. En este punto la opinión estaba muy dividida, pero debo confesar —al igual que mis cuatro compañeros del viaje al Polo— que jamás tuve un serio problema con ellos. Cumplieron con todas nuestras expectativas. Aunque la escarcha se pegaba a ellos, también se podía quitar con mucha facilidad. Si se humedecían, se secaban sin dificultad con cualquier clase de tiempo; no conozco ningún material que seque tan rápidamente como este a prueba de viento. Otra ventaja era que protegía de desgarros a los otros calcetines y los hacía mucho más duraderos. Prueba de lo confortables que nos resultaron estos escarpines, a quienes realizamos este largo viaje en trineo, es que cuando alcanzamos el almacén a 80° S —ya en el viaje de regreso, esto es, cuando ya considerábamos que lo habíamos concluido—, encontramos algunas cajas con varias prendas de vestir. En una de ellas había dos pares de estos escarpines —que debieron pertenecer a alguno de los contrarios al uso de esta prenda— y pueden imaginarse la divertida situación: todos los queríamos, todos, sin excepción. Dos afortunados se aferraron a ellos y los escondieron como si fuera el más valioso de los tesoros. No tengo ni idea de que harían con ellos al llegar a casa; pero, desde luego, es todo un ejemplo de lo que llegamos a valorarlos.

Se los recomiendo fervientemente a quienes tengan que realizar similares expediciones. Pero debo advertir también de sus inconvenientes: al llegar la noche y quitarse las protecciones de los pies, hay que quitar toda la escarcha, ya que de otro modo esta se descongela durante la noche y aparecerán totalmente húmedos por la mañana. En ese caso no puedes echar la culpar a los escarpines, sino a ti mismo.

Después de esto le llegó el turno a la ropa interior. No había nada que no se pudiese conseguir en el departamento de sastrería y equipamientos de Wisting. Entre nuestro material médico contábamos con dos grandes rollos de fina y ligera franela, y de aquí fabricó ropa interior para todos. La que habíamos traído de casa estaba hecha de material de lana extremadamente gruesa y teníamos nuestros temores de que no fuese lo suficientemente cálida. Personalmente, llevé durante todo el viaje la ropa confeccionada por Wisting y jamás he conocido algo tan perfecto. También hizo unas fundas para los sacos de dormir, y entre unas cosas y otras se las arregló para prepararlo todo. Algunas personas dan la impresión de ser capaces de hacer cualquier cosa, y hacerlo aunque no tengan tiempo; hay otras que no.

Los días de Hanssen estaban bien ocupados, teniendo en cuenta lo mañoso y trabajador que era. Era un experto en todo lo relativo a trineos y en todo momento sabía qué tenía que hacer. Cuando se ponía manos a la obra, yo me podía sentir tranquilo; nunca dejaba nada a la improvisación. Además del montaje de los trineos, tenía una gran cantidad de cosas que hacer. Entre ellas, preparar todos los látigos necesarios, dos por cada guía, catorce en total. Stubberud proporcionó los palos. Consultando con el «Sindicato de carpinteros», había elegido unas empuñaduras fabricadas con tres estrechos listones de nogal. Supuse que si estos se ataban fuertemente y se cubrían con cuero, podrían resultar tan fuertes como cabía esperar. La idea de hacer las empuñaduras con tres piezas de madera, era conseguir que estas se doblasen antes de partirse. Sabíamos por experiencia que cuando los látigos eran muy rígidos no duraban mucho. Así, acordamos que Stubberud hiciese las empuñaduras y, una vez terminadas, las dejara en manos de Hanssen.

Hassel hizo las cuerdas del látigo durante el invierno, siguiendo el modelo esquimal. Eran circulares y pesadas —como tenían que ser—. Era

peligroso estar cerca cuando las manejaba una mano experta. Hanssen recibió las dos partes para unirlas y formar el látigo. Como todo, esto también lo realizó con el mayor cuidado. Cada látigo llevaba tres de estas fuertes cuerdas, las cuales se volvían a recubrir con cuero. Hanssen, en particular, no estaba muy convencido de la empuñadura de tres piezas de nogal, pero hizo su trabajo sin poner ninguna objeción. Es verdad que todos nos dimos cuenta que, en esta ocasión y en contra de su costumbre, se dedicó a este trabajo después de la cena, junto con Wisting. Esto me sorprendió un poco, ya que Hanssen era muy aficionado a jugar a las cartas después de cenar y jamás se lo perdía a menos que tuviese trabajo que hacer. Se me ocurrió una noche expresar mi sorpresa y Stubberud me contestó enseguida:

—Está haciendo empuñaduras.

—¿Qué tipo de empuñaduras?

—Para los látigos —añadió Stubberud—, aunque yo le puedo garantizar que no podrá conseguir otras tan firmes y fuertes como estas de nogal que estoy haciendo.

Se le veía un poco ofendido por todo esto, se le notaba a la legua; la idea también era suya. Entonces —hablando del rey de Roma— entró Hanssen con un gran látigo en la mano. Yo, por supuesto, aparenté estar extremadamente sorprendido.

—¿Qué —dije—, más látigos?

—Sí —dijo él—; no me fío de los que hago durante el día. Pero aquí tiene uno en el que puede confiar.

Debo admitir que su apariencia era fabulosa. Toda la empuñadura estaba cubierta, con lo que no se podía ver de qué material estaba fabricado.

—Pero —me aventuré a objetar—, ¿estás seguro de que es tan fuerte como los otros?

—Oh, por supuesto —contestó—, estoy dispuesto a compararlo con cualquiera de esos otros…

No dijo la palabra, pero tampoco era necesario. No había duda de su significado; «podridos látigos» sonaba en nuestros oídos, tan rotundo como si nos lo hubiese gritado. No tuve tiempo de ver los efectos de esa terrible expresión, ya que sonó una voz con tono resolutivo:

—¡Eso lo veremos!

Me di la vuelta y allí estaba Stubberud, apoyado al final de la mesa, evidentemente dolido por las palabras de Hanssen, las cuales tomó como una afrenta personal.

—Si te atreves a arriesgar tu látigo, vamos.

Con actitud desafiante, tomó uno de sus ofendidos látigos de tres piezas de la estantería de su litera. La cosa se ponía interesante. Todos miramos a Hanssen. Se había alejado para no estar en desventaja; tenía que luchar. Con su arma en la mano entró en el «ring». Las condiciones fueron aceptadas por las dos partes: lucharían hasta que uno de los látigos se rompiese. El duelo de látigos comenzó. Los oponentes se lo tomaban muy en serio. Un, dos, tres. El primer golpe empuñadura contra empuñadura. Los combatientes habían cerrado los ojos esperando el resultado; cuando los abrieron de nuevo, brillaron con una agradable sorpresa: ambas empuñaduras estaban como al principio. Ahora cada hombre estaba realmente encantado de su propia obra y los golpes se hicieron más rápidos. Stubberud, que daba la espalda a la mesa, estaba tan animado ante este sorprendente resultado que, cada vez que levantaba su arma, golpeaba el borde de la mesa con un fuerte estruendo sin darse cuenta. No sé cuántos asaltos habían librado cuando escuché un chasquido, seguido de las palabras: «¡Aquí lo tienes, abuelo!». Cuando Stubberud abandonó el ring, pude ver a Hanssen. Aún estaba en el campo de batalla, ojeando su látigo; parecía el tallo de un lirio partido. Los espectadores no habían permanecido en silencio; habían seguido la lucha con mucha animación, entre risas y gritos. «¡Eso es, Stubberud. No te rindas!» «Bravo, Hanssen. ¡Buen golpe!».

Después de todo, los látigos resultaron extraordinariamente buenos; no es que aguantasen todo el viaje, pero permanecieron enteros durante mucho tiempo. Eran herramientas con fecha de caducidad; si sólo se hubieran usado para dar trallazos, hubieran sido eternos, pero por regla general uno no se conformaba con eso. Cuando se tenía que dar una «confirmación», como nosotros lo llamábamos, era cuando las empuñaduras se rompían. Las confirmaciones se hacían cuando alguno de los perros no se comportaba, actuaba mal o se negaba a obedecer. Consistía en tomar la primera

oportunidad en que el trineo paraba, meterse entre ellos, sacar fuera al rebelde y golpearle con la empuñadura. Estas confirmaciones, si ocurrían muy a menudo, podían agotar las existencias de empuñaduras.

Buscamos también la forma de que Hanssen pudiera preparar gafas al estilo esquimal, y comenzó a trabajar en ello, pero sucedió que cada uno tenía su propia patente, y muchas veces resultaba mejor. Al final, la idea se abandonó y cada hombre se hizo las suyas propias.

El principal trabajo de Stubberud consistió en hacer las cajas de los trineos más ligeras y desde luego que lo consiguió, aunque a costa de un duro trabajo. Le llevó mucho más tiempo de lo que uno pueda pensar. La madera tenía muchos nudos y muchas veces tenía que trabajar contra veta; tuvo que cepillar gran cantidad de madera, aunque podía «garantizar», como él aseguraba, que no se romperían. Las paredes no eran más de unos milímetros de grosor, y llevaban reforzadas las uniones con esquinas de aluminio.

Además de rehacer los trineos, Bjaaland tuvo que preparar los esquís. Para sujetar las grandes y anchas botas que llevaríamos, las fijaciones Huitfeldt tenían que ser mucho más anchas de lo normal y, como teníamos las apropiadas, lo único que Bjaaland tuvo que hacer fue cambiarlas. En cuanto a las correas de sujeción a los esquís, como ocurrió con las gafas de nieve, cada cual tuvo que patentar su propio modelo. Encontré que las que Bjaaland se había fabricado eran tan eficientes, que sin dudarlo le encargué unas iguales para mí; y puedo decir en su honor y en el de quien me las hizo, que eran de primera clase y me sirvieron perfectamente durante todo el viaje. Al fin y al cabo, era el mismo tipo de anclaje de un sistema más antiguo que, con la ayuda de unos ganchos y unos ojales, podía quitarse en un instante. Y esto era lo que pedíamos a nuestros correajes: que sujetasen el pie como con una mordaza, al tiempo que fuese fácil engancharlos y desengancharlos. Durante el viaje, al final de cada jornada, los teníamos que quitar; si uno dejaba las correas puestas, a la mañana siguiente habían desaparecido. Para nuestros perros eran como un manjar. En una palabra, el esquí tenía que quedar totalmente desnudo.

Johansen, además de la tarea de empaquetar, se ocupó de repartir los pesos y hacer piquetas. La forma de hacer el pesaje fue muy ingeniosa;

adoptó el sistema de la «yarda de acero». Si nunca llegó a usarse, no fue por la falta de peso, pues había suficiente. La razón fue que teníamos todas nuestras provisiones tan organizadas que podíamos empaquetarlas sabiendo de antemano su peso exacto. Nosotros mismos nos pesamos el 6 de agosto, resultando que Lindstrøm, con 86 kilogramos, era el más pesado de todos. Desde ese momento quedó bautizado como «gordinflón». Las piquetas que Johansen había hecho tenían una forma diferente a la habitual. En vez de largas y delgadas, estas eran cortas y más gruesas. Inmediatamente vimos sus ventajas. Además de ser más ligeras, eran mucho más fuertes. No recuerdo que durante todo el viaje se rompiera ni una sola; posiblemente perdimos una o dos. La mayoría volvieron a casa intactas.

Hassel trabajaba en sus látigos en el almacén de combustible. Era un lugar bastante incómodo para él, pues siempre hacía mucho frío; pero lo tuvo todo preparado en la fecha que había prometido.

Prestrud hizo mapas y copió tablas para anotar datos. Seis de nosotros tendríamos sendas copias. En cada trineo había un libro que combinaba las provisiones y la anotación de observaciones, marcado con el número del trineo. Recogía, en primer lugar, una lista exacta de lo que cada caja contenía y, además, las tablas necesarias para anotar nuestras observaciones astronómicas. En estos libros cada hombre anotaba una relación diaria del tipo y cantidad de provisión que iba utilizando, de esa forma siempre se podía conocer lo que quedaba en las cajas. Más adelante también se anotaba la distancia recorrida cada día, el rumbo y datos similares.

Lo dicho es una breve explicación de todo lo que hicimos en nuestra «jornada de trabajo» durante el invierno. Además de todo esto, por supuesto, cada hombre tenía que hacer cientos de cosas para preparar su equipo personal. Durante ese tiempo cada uno tuvo tarea para dejar su equipo preparado, de modo que tuviera ocasión para hacer modificaciones en caso de que lo juzgase necesario. A cada uno se le proporcionó un abrigo grueso y otro más ligero de piel de reno, así como unos guantes y calcetines de mismo material, más calcetines de piel de perro y botas al estilo esquimal confeccionadas con piel de foca. También un equipo completo de ropa interior y una capa para el viento. Todos los equipos eran similares; no hubo privilegios para nadie. Las prendas de piel fueron las primeras en las

que los hombres se pusieron manos a la obra y hubo mucho que hacer en ellas ya que no se habían hecho a medida. Unos encontraron que los ojales de su anorak no quedaban a la altura de los ganchos que tenían que entrar en ellos; otros, que les quedaba un poco corto, con lo que todos los hombres tenían trabajo, unos para cortar y otros para añadir. A uno le quedaban largos los pantalones, a otros cortos, con lo que se los tenían que cambiar. Sin embargo, se las arreglaron para dejarlo todo a medida. Las agujas no descansaban, bien para coser una pieza o hacer un dobladillo y acortar un bajo. Aunque empezamos con tiempo suficiente, parecía que nunca íbamos a terminar. La ordenada habitación tenía que ser barrida cada mañana para retirar la enorme cantidad de trozos de piel y de pelo de reno, y resultaba que a la mañana siguiente aún había más. Estoy seguro de que si aún estuviésemos allí, seguiríamos sentados cosiendo nuestros equipos.

Hicimos un montón de inventos. Por supuesto, la máscara para proteger la cara se llevó la palma y terminó tomando la forma de protector de nariz. Yo mismo me dejé seducir por estos experimentos, y pensé que con toda la razón, pero reconozco que mis resultados fueron muy pobres. Intenté con un sistema que, por supuesto, pensé que era mejor que cualquiera de los que habían inventado anteriormente. El día que probé mi invento no sólo se me heló la nariz, también las mejillas. Nunca volví a intentarlo. Hassel era bueno creando nuevos inventos; sobre él recayó la tarea de hacer el protector de nariz de todos. Estas patentes son algo bueno para entretener el tiempo; cuando una cosa interesa mucho, todo lo demás sobra… y es inútil para un trabajo serio.

Los sacos de dormir también se convirtieron en otro buen motivo de interés. Johansen trabajó con mucha decisión para confeccionar uno de doble capa. ¡Dios sabe la cantidad de piel que utilizó! Ni lo sé, ni tampoco quiero saberlo. Bjaaland también estaba muy interesado en hacer modificaciones en el suyo. Le pareció que la abertura de la parte superior no era del todo conveniente y prefirió hacerla en el centro; sus modificaciones para colocar un faldón, con botones y lazos, le hacían parecer un coronel de dragones cuando estaba en la cama. Él estaba encantado con su obra; al igual que con sus gafas de nieve, a pesar de que con ellas no veía y de que pudiera acabar sufriendo la ceguera de las nieves.

Los demás dejamos los sacos como estaban; las únicas modificaciones fue hacerlos más largos o más cortos, según cada cual. A todos nos gustaba el sistema de cierre que tenían; en general lo calificamos con buena nota. Para el exterior de nuestros sacos teníamos unas cubiertas de lona fina; eran extremadamente útiles; yo no podría pasar sin ellas. Durante el día los sacos siempre estaban bien protegidos con dichas lonas, por lo que el hielo jamás llegaba a ellos. Por la noche quizá aún eran más útiles, ya que los protegía de la humedad que desprendíamos al respirar. Esta, en vez de condensarse sobre la piel de los sacos y humedecerlos, se quedaba en la lona, formando durante la noche una fina película de hielo que desaparecía durante la jornada siguiente, desprendiéndose mientras el saco permanecía estirado en el trineo. Esta cubierta debía tener un tamaño amplio; era importante que fuera más larga que el saco de dormir, de forma que se pudiera colocar alrededor del cuello mientras uno dormía para evitar que la respiración entrase dentro del saco. Todos teníamos sacos dobles, uno interior y otro exterior. El interior era de piel de ternero o de hembra joven de reno, y bastante ligero; sin embargo, el exterior estaba hecho de gruesa piel de reno macho, de unos seis kilogramos de peso. Los dos tenían la abertura en uno de los extremos, como los sacos, y los dos se podían atar alrededor del cuello. Personalmente, este diseño siempre me ha parecido el mejor, es el más fácil, simple y confortable. Es recomendable para todo el mundo.

Muchas fueron las novedades en los modelos de gafas de nieve. Desde luego, era una materia muy importante y requería un estudio completo. ¡Y bien que lo estudiamos! El problema concreto era encontrar una buena montura para las gafas. Es cierto que durante todo el otoño no utilicé más que un par de gafas ordinarias con cristales tintados de amarillo, y resultaron ser excelentes; pero para un viaje largo pensamos que serían una protección insuficiente. Por tanto, me apunté a la competición por idear el mejor invento. Finalmente, todos terminamos con monturas de cuero, con un pequeño orificio para los ojos. El premio se lo llevó la patente de Bjaaland, que fue la más empleada. Hassel tenía su propio invento, combinado con un protector para la nariz; cuando se las ponía me recordaba al águila americana. Nunca se las vi usar, ni nadie de nosotros las usó, a excepción de Bjaaland. Este usó sus propias gafas durante todo el viaje y

resultó ser el único que sufrió la ceguera de las nieves. Las gafas que yo utilicé —eran las mismas que las de Hanssen; sólo había esos dos pares iguales— me protegieron perfectamente; en ningún momento tuve el más mínimo signo de ceguera. Eran como otras gafas cualquiera, sin ninguna gasa alrededor de los cristales; la luz podía penetrar por todos los sitios. El Dr. Schanz, de Dresde, que me las envió, puede estar muy satisfecho de su invención; supera a cualquier otro diseño que yo haya visto o probado.

El siguiente asunto importante eran nuestras botas. Había indicado expresamente qué tipo de botas debíamos llevar, independientemente de si la persona a la que iban destinadas se la pusiese o no; eran indispensables en caso de tener que atravesar algún glaciar, lo cual era una contingencia con la que teníamos que contar. Partiendo de esta premisa, cada uno podía actuar según su parecer y todos comenzaron a hacer mejoras según las experiencias ya vividas. La mejora consistía en agrandarlas. Wisting tomó en sus manos las mías de nuevo y las desarmó. Sólo cuando ves las cosas desmontadas en piezas puedes ver cómo se hace un trabajo. Entendimos mejor cómo se habían hecho nuestra botas; no se podría encontrar un trabajo más concienzudo ni un material más resistente. Fue un arduo trabajo descoserlas. Las mías perdieron en esta ocasión un par de plantillas. No recuerdo cuántas llevaba, pero por fin tenía el espacio suficiente que siempre había buscado. Anchura suficiente para protegerme los pies adecuadamente, y encima quedaba espacio para una suela de madera. Esto me hizo sentirme feliz; había alcanzado mi gran objetivo. Ahora la temperatura podría ser tan baja como quisiera, pues no podría atravesar la suela de madera, además de varios calcetines; creo que llevaba en total siete pares. Esa tarde fui feliz. El esfuerzo había sido largo: tardamos cerca de dos años en llegar a este resultado.

Seguidamente fueron los arneses de los perros los que necesitaron un repaso. No podíamos permitirnos la experiencia del viaje al último almacén, cuando dos perros cayeron a una grieta por llevar unos defectuosos. Dedicamos gran esfuerzo y atención a este equipo, y para ello utilizamos el mejor material del que disponíamos. El resultado recompensó nuestros quebraderos de cabeza; teníamos unos buenos y fuertes arneses para cada equipo.

Quizá toda esta descripción abra los ojos a mucha gente y muestre que el equipo para una expedición como la que nosotros organizamos no se prepara en un día. Hacer que una expedición tenga éxito no sólo es cuestión de dinero, aunque, bien lo sabe Dios, es importante tenerlo. Verdaderamente, puedo decir que depende en gran medida de cómo esté equipada la empresa, de cómo se afronte cada dificultad y de qué precauciones se tomen para superarlas o evitarlas. La victoria aguarda a aquel que tiene todo bajo control —la gente lo llama suerte—. La derrota es para aquellos que descuidan las necesarias precauciones a tiempo; lo llaman mala suerte. Aunque rezo para que no piensen que una frase de estas sirva de epitafio a mi propia tumba. No; los honores para quienes se los merecen: para mis fieles compañeros, quienes con su paciencia, perseverancia y experiencia llevaron todo nuestro equipo al límite de la perfección, y gracias a ello hicieron posible nuestra victoria.

El 16 de agosto comenzamos a cargar nuestros trineos; dos estaban emplazados en el Palacio de cristal y otros dos en el Almacén de ropa. Fue una gran ventaja poder hacer este trabajo a cubierto; por entonces la temperatura oscilaba entre -50 y -60° C, con vientos ocasionales de entre veintiún y veintitrés kilómetros por hora. Hubiera sido casi imposible cargar los trineos al aire libre bajo estas condiciones, y más aún si tenía que hacerse con sumo cuidado para que todo quedase firmemente sujeto, como evidentemente se hizo. Todos los cables de sujeción tenían que atarse a largos trozos de cuerda fina y esto llevaba su tiempo, pero cuando las cosas se hacen adecuadamente, como fue el caso, las cajas quedaron sujetas como con mordazas, bien inmovilizadas. Quitamos las planchas de zinc que teníamos bajo los trineos para que no se hundiesen en la nieve suelta, pues no las encontramos útiles para nada. En su lugar pusimos unos esquís que nos sobraban, que más tarde nos fueron de mucha utilidad. Para el 22 de agosto los trineos estaban preparados y esperando iniciar la marcha.

A los perros no les gustó el frío que habíamos tenido durante tanto tiempo; Cuando la temperatura bajaba entre -50 y -60° C, podía verse por sus movimientos cómo les molestaba. Permanecían de pie y levantaban las patas del suelo alternativamente, manteniendo unas alzadas mientras las otras les sostenían, para seguidamente intercambiarlas. Eran inteligentes e

ingeniosos hasta el extremo. El pescado no era algo que les gustara mucho y con algunos de ellos había que emplearse a fondo para meterlos en las tiendas por las noches, cuando había pescado para cenar. En concreto, Stubberud tuvo muchos problemas con uno de los más jóvenes; se llamaba *Funcho*, y había nacido en Madeira, durante nuestra estancia en septiembre de 1910. Para la comida de la noche, como ya se ha dicho, cada hombre, después de atar a sus perros, iba a la pared de la tienda donde estaba la carne, recogía sus cajas con carne troceada y las sacaba de allí. *Funcho* acostumbraba a esperar ese momento. Cuando veía a Stubberud con la caja, sabía que era carne y entraba tranquilamente a la tienda. Pero no siempre era así; si Stubberud no llevaba la caja, el perro no entraba y, lo que es peor, era imposible atraparlo. Esto ocurrió unas cuantas veces. Entonces a Stubberud se le ocurrió una estratagema. Cuando *Funcho*, como era habitual —incluso cuando había pescado—, miraba desde la lejanía la escena de cómo sujetaban a los demás, Stubberud iba con toda calma a la citada pared, tomaba una caja vacía preparada para la ocasión, la colocaba sobre su hombro y volvía a la tienda. *Funcho* estaba atento. Corría alegremente a la tienda, encantado sin duda con la generosidad de Stubberud de darle carne dos noches seguidas. Pero allí le esperaba una gran sorpresa. Stubberud le cogía por el cuello y le ataba toda la noche. Después de fruncir el ceño ante la caja de carne vacía, miraba a Stubberud; no estoy seguro de lo que pensaba. También hay que decir que este engaño no tuvo mucho éxito a partir de entonces; *Funcho* tenía su plato de pescado seco para la cena y con eso se tenía que contentar.

Durante el invierno perdimos algunos perros. Dos —*Jeppe* y *Jakob*— murieron por algún tipo de enfermedad. *Knæten* fue sacrificado, ya que había perdido casi todo el pelo de la mitad de su cuerpo. *Madeiro*, nacido en Madeira, desapareció al comienzo del otoño, y *Tom* lo hizo más tarde; sin duda los dos debieron caer en alguna grieta. Ya habíamos tenido la oportunidad —dos veces— de ver cómo ocurría esto; en ambas ocasiones vimos desaparecer al perro en la grieta, y pudimos observar desde la superficie cómo caían hasta abajo sin proferir un solo ruido. Estas grietas no eran profundas, pero sí de pendientes muy pronunciadas, con lo que los perros no podían salir sin ayuda. Indudablemente, los dos perros que he

mencionado encontraron la muerte de esta forma; debió ser una muerte lenta, teniendo en cuenta lo tenaces que son estos animales. Muchas veces sucedió que los perros desaparecían, estaban ausentes durante unos días y después regresaban; probablemente caían en las grietas y finalmente conseguían salir de nuevo. Es bastante curioso, pero cuando emprendían estas escapadas no daban mayor importancia a las condiciones del tiempo. Cuando les venía en gana desaparecían, incluso cuando las temperaturas bajaban de cincuenta bajo cero, con viento, con ventiscas. Así, *Jaala*, una señorita del equipo de Bjaaland, desapareció llevándose con ella a otros dos atentos galanes. Los encontramos más tarde, tumbados tranquilamente detrás de un montículo de hielo; daban la impresión de encontrarse muy felices. Habían estado por ahí unos ocho días sin comer, y durante esos días la temperatura apenas había subido de -50° C.

El 23 de agosto llegó: un día tranquilo, parcialmente nublado y con -42° C. No podíamos imaginar mejor tiempo para sacar los trineos y llevarlos al punto de partida. Tuvimos que sacarlos por la puerta del Almacén de ropa; era el lugar más grande y por ello el más fácil de practicar. Primero tuvimos que retirar la nieve que se había acumulado en esa zona, ya que los ocupantes de ese departamento habían preferido usar el pasadizo interior para llegar allí. La nieve tenía bloqueado todo el acceso, con lo que no se podía ver el interior; con un par de fuertes palas y un par de hombres más fuertes aun empleándolas, la entrada pronto quedó expedita. Conseguir sacar los trineos fue una tarea laboriosa; cada uno de los trineos pesaba cuatrocientos kilogramos y la subida a la superficie era bastante empinada. Nos pusimos manos a la obra y, unos tirando y otros empujando, uno a uno fueron saliendo lentamente a la luz del día. Los arrastramos hasta un lugar cerca de donde teníamos los instrumentos de observación, apartado de la casa y desde donde poder organizar el comienzo de la marcha. Los perros estaban descansados y medio salvajes, por lo que necesitaban el mayor espacio posible; una simple caja de embalaje, algún poste, el puesto de observación, todo podía ser objeto de su interés, e infaliblemente a ellos habrían acudido directamente siguiendo su curiosidad. Entonces los esfuerzos de los guías habrían sido en vano. Esa mañana no les habíamos desatado y ahora cada hombre se dedicaba a colocar los arneses dentro de

cada tienda. Mientras tanto, yo me dediqué a observar los trineos totalmente cargados y preparados para comenzar un largo viaje. Traté de sacar mi vena poética —«El siempre inquieto espíritu humano», «El misterioso, inexplorado e imponente hielo»— aunque creo que no estaba muy inspirado; quizá era demasiado temprano. Abandoné mis esfuerzos, después de llegar a la conclusión de que cada trineo tenía la forma de un ataúd más que cualquier otra cosa, pintadas como estaban todas las cajas de negro.

Todo iba según lo programado. Los perros estaban al borde de la histeria. ¡Qué rato hasta que logramos ponerles todos los arneses! No estaban quietos ni un instante; o bien tenían algún amigo al que querían dar los buenos días, o bien algún enemigo sobre el que abalanzarse. Siempre tenían donde ir. Cuando comenzaron a tirar, empujando con sus patas traseras, levantaron una nube de nieve y se miraron unos a otros en plan desafiante, lo que puso nervioso a su guía. Si hubiera estado atento en ese momento, interviniendo rápidamente, podía haber evitado la batalla que se avecinaba; pero uno no puede estar en todo al mismo tiempo y el resultado fue una serie de escaramuzas salvajes. ¡Extrañas bestias! Habían pasado el invierno de forma relativamente pacífica, pero ahora, tan pronto como les pusimos los arneses, sentían la necesidad de pelear como si su vida dependiese de ello. Finalmente todo quedó listo y nos pusimos en marcha. Era la primera vez que llevábamos equipos de doce perros, y todos estábamos impacientes por ver el resultado.

Todo fue mejor de lo que esperábamos; no es que fuera un tren expreso, desde luego, pero era la primera vez y no podíamos quejarnos. Algunos de los perros habían engordado demasiado durante el invierno y tenían dificultades para seguir el ritmo; al ser su primer viaje, fue bastante duro para ellos. Pero la mayoría estaba en excelente forma, sanos, rollizos, y en ningún caso torpes. Esta vez no les llevó mucho tiempo subir la colina; la mayoría tuvo que parar y recobrar el aliento sobre la ladera, pero hubo otros que no necesitaron hacer ningún alto. Arriba, en la cima, todo parecía estar como lo habíamos dejado en el mes de abril. La bandera permanecía en el mismo lugar donde la habíamos colocado, y no parecía estar muy desgastada. Y, lo que era aún más extraño, incluso podíamos ver nuestras huellas en dirección sur. Llevamos a nuestros perros hasta bien arriba, les

quitamos los arneses y les dejamos sueltos. Dimos por sentado que regresarían deprisa y tan contentos a casa, a por su plato de carne, y la mayoría no nos decepcionó. Partieron alegremente de camino a casa, y pronto la superficie helada quedó cubierta de perros. No todos se comportaron como buenos chicos. En algunos puntos aparecieron nubes blanquecinas sobre el hielo; eran nubes de nieve que levantaban los combatientes. Pero su regreso fue irreprochable; no tuvimos noticia de que ninguno se detuviese por ahí. En el recuento de la noche, resultó que diez se habían perdido. Era extraño. ¿Se habrían caído los diez en alguna grieta? No parecía probable.

A la mañana siguiente, dos hombres fueron hasta el punto de partida para ver si encontraban rastro de los perros perdidos. En el camino encontraron un par de grietas, pero no vieron a los perros. Cuando llegaron al lugar donde dejamos los trineos, allí estaban los diez acurrucados, durmiendo. Estaban tumbados junto a su trineo y en ningún momento parecieron enterarse de la llegada de los hombres. Uno o dos quizá abrieron un ojo, pero eso fue todo. Una vez despiertos y dándoles a entender con signos inequívocos que se requería su presencia en casa, les pareció algo inaudito, más allá de cualquier límite. Algunos simplemente no lo creían; dieron unas vueltas por los alrededores y volvieron a tumbarse en el mismo lugar. Tuvimos que llevárnoslos a latigazos. ¿Se puede imaginar algo tan inexplicable? Todos allí tumbados, a cinco kilómetros de su cómodo hogar, donde sabían que les esperaba abundante comida, y con temperaturas de -40° C. Aunque llevaban veinticuatro horas fuera, ninguno de ellos mostró signos de querer abandonar el lugar. Si hubiera sido verano, con el sol calentando, uno podría entenderlo, pero con estas condiciones no.

Ese día, 24 de agosto, el sol reapareció sobre la barrera por primera vez en cuatro meses. Daba la impresión de que sonreía, con un saludo amistoso a las viejas montañas que había contemplado durante tantos años; pero cuando los primeros rayos alcanzaron el punto de partida, su cara bien podía haber mostrado sorpresa: «¡Bien, después de todo, ellos son los primeros! ¡Yo he hecho todo lo posible por estar aquí!». No se podía negar; habíamos ganado la carrera, salimos a la barrera un día antes que el sol.

Aún no podíamos fijar el día de la partida definitiva; teníamos que esperar a que la temperatura se moderase un poco. Mientras siguiera tan baja, no podíamos pensar en iniciar la marcha. Todas nuestras cosas ya estaban preparadas sobre la barrera y sólo restaba colocar los arneses a los perros y comenzar. Aunque no sería esa la impresión que cualquiera pudiera sacar al vernos cuando digo que todas nuestras cosas estaban preparadas; el cortar y coser seguía funcionado, incluso más que antes. Lo que antes se le había ocurrido a alguien como algo secundario, para hacer en caso de tener tiempo o simplemente olvidarlo, ahora de repente se presentaba como lo más importante del equipo; y aparecía el cuchillo y comenzaba a cortar, hasta que un montón de pelos y retales quedaba por el suelo; seguidamente la aguja comenzaba a trabajar y una costura se añadía a otra hasta que quedaba todo listo.

Los días pasaban y la temperatura no mostraba signos de ser primaveral; de vez en cuando daba un salto de unos treinta grados, pero sólo para volver a caer rápidamente hasta los -50° C. Una espera como esta no es nada agradable; siempre tengo la idea de que soy el único que queda detrás, mientras los demás ya están en camino. Y podía adivinar que no era yo sólo el que tenía este sentimiento.

—Daría cualquier cosa por saber a qué distancia está Scott.

—¡Por Dios! El aún no ha salido fuera, hace mucho frío para sus ponis.

—Ah, ¿pero cómo sabes que ellos tienen tanto frío como nosotros? Supongo que allá lejos, entre las montañas donde están, el tiempo es más templado; lo que sí puedes jurar es que no están perdiendo el tiempo. Ya han demostrado lo que pueden llegar a hacer.

Conversaciones de este tipo eran las que se podían escuchar esos días. Esta incertidumbre era lo que nos preocupaba —no a todos— y, personalmente, lo sentía enormemente. Estaba decidido a emprender la marcha tan pronto como fuera posible, y las objeciones de los que decían que podíamos perder todo si empezábamos demasiado pronto no parecían tener mucha fuerza. Si veíamos que hacía mucho frío, lo único que teníamos que hacer era darnos la vuelta, con lo que yo no veía ningún tipo de riesgo.

Llegó septiembre con -42° C. Esa es una temperatura soportable, pero decidimos que era mejor esperar a ver cómo se sucedían los acontecimientos; quizá el tiempo seguía jugando a engañarnos de nuevo. Al día siguiente, -53° C; tiempo claro y en calma. El 6 de septiembre, -29° C. Finalmente había llegado el cambio y pensamos que era el mejor momento. Al día siguiente, -22° C. El ligero viento que llegaba del este era como una apacible brisa de primavera. Bueno, en cualquier caso, ahora teníamos una buena temperatura para comenzar la marcha. Todo el mundo preparado; mañana partimos.

Llegó el 8 de septiembre. Comenzamos el día como siempre, desayunamos y nos preparamos para el viaje. No teníamos mucho que hacer. Los trineos vacíos que habíamos preparado para acercarnos hasta el punto de partida estaban listos; sólo teníamos que meter algunas cosas en ellos. Aunque el simple hecho de tener que recoger esas pocas cosas era la causa de más retraso. Teníamos que colocar los arneses a doce perros para cada uno de los trineos, y ya sabíamos que nos costaría mucho esfuerzo hasta que nos pusiésemos en marcha. Nos ayudamos por parejas para traer los perros hasta los trineos y ponerles los arneses. Antes, unos habían sido muy precavidos para anclar firmemente los trineos con una piqueta clavada en el hielo; otros, simplemente se habían contentado con volcar el trineo; y otros, como en ocasiones anteriores, fuimos más imprudentes. Todos teníamos que estar preparados para cuando el primer hombre se pusiese en marcha pues, de no ser así, sería imposible sujetar a los perros de los demás trineos y tendríamos una salida en falso.

Esa mañana nuestros perros se encontraban terriblemente excitados y confusos, pero al final todo estaba preparado, excepto uno o dos pequeños detalles. Entonces, de repente oí un grito salvaje y, al darme la vuelta, vi a uno de los equipos iniciando la marcha sin su guía. El que estaba más cerca salió corriendo con el fin de ayudar, resultando que su propio equipo también se puso en marcha detrás del otro. Los dos trineos en marcha y los guías detrás, corriendo a más no poder; pero la lucha era desigual: en un momento los guías estaban derrotados. Los dos trineos fuera de control tomaron dirección sudoeste y se fueron como el viento. Los hombres tuvieron un duro trabajo; corrieron sin parar un largo trecho, siguiendo las

huellas de los trineos. Los perros desaparecieron detrás de las cumbres, por lo que no consiguieron alcanzarlos hasta mucho más tarde.

Mientras tanto, el resto esperamos. La cuestión era: ¿qué harían los dos hombres cuando finalmente se hiciesen con los trineos? ¿volverían a casa o se dirigirían al punto de partida? No era divertido esperar en esas circunstancias, por lo que decidimos ponernos en marcha al punto de partida y, si fuese necesario, esperar allí. Tan pronto como se dijo, nos pusimos en marcha. Ahora veríamos cuál era la autoridad que tenían nuestros compañeros sobre sus perros, ya que todas las probabilidades caninas indicaban que intentarían seguir el rumbo que habían tomado los fugitivos. Este miedo no resultó del todo infundado; tres consiguieron hacer girar a sus perros y llevarlos por el camino correcto, pero otros dos no fueron capaces de tomar el nuevo rumbo. Después de ponerse en marcha, como es natural, pensaron que todos íbamos a tomar ese mismo rumbo. Yo sonreí, pero no dije nada. Había pasado más de una vez que mis propios perros habían tomado la iniciativa sin que yo pudiera hacer nada; no hay duda de que esas veces me había sentido un poco tonto, después de todo…

Hasta el mediodía no logramos reunir todos los trineos. Los guías de los fugitivos habían tenido una dura tarea en lograr atraparlos y estaban sudando hasta los huesos por el esfuerzo realizado. Pensé varias veces en volver, ya que tres cachorros nos habían seguido; si seguíamos adelante, al final tendríamos que sacrificarlos. Pero volver atrás después de tanto trabajo y tener que volver a realizar la misma tarea al día siguiente no era una perspectiva muy agradable. Y lo peor de todo, ver a Lindstrøm en la puerta partiéndose de risa. No, mejor sería continuar. Pensé que todos estaríamos de acuerdo. Ahora los perros estaban sujetos por sus arneses a los trineos cargados, y los que dejamos vacíos los apilamos uno encima de otro. A la una y media de la tarde nos pusimos en marcha. Pronto dejamos de ver las antiguas huellas, pero inmediatamente encontramos la línea de banderas que colocamos cada dos kilómetros cuando hicimos el viaje al último almacén. La marcha era espléndida, nos dirigíamos a buen paso hacia el Sur. El primer día no fuimos demasiado lejos —diecinueve kilómetros—. A las tres y media de la tarde montamos nuestro campamento. La primera noche fuera nunca es agradable, pero esta fue terrible. Hubo tal pelea entre

nuestros noventa perros que fue imposible pegar ojo. Fue un bendito alivio cuando dieron las cuatro de la mañana y comenzamos a levantarnos. Tuvimos que sacrificar a los tres cachorros cuando paramos a comer ese día. La marcha seguía como el día anterior; la cosa no podía ir mejor. Las banderas que íbamos encontrando estaban tal cual las habíamos colocado; no mostraban ninguna señal de haber tenido que soportar ninguna tormenta de nieve durante el tiempo transcurrido. Ese día hicimos veinticinco kilómetros. Los perros aún no estaban acostumbrados, pero según iban pasando las horas se les veía más y más inmersos en su tarea.

Para la décima jornada parecían estar plenamente en forma; ese día nadie podía sujetar a su equipo. Todos querían marchar a la cabeza, con el resultado de que un equipo se abalanzaba sobre otro y provocaba el caos. Era una situación muy molesta; los perros se cansaban inútilmente y, por supuesto, perdíamos el tiempo en desenredarlos. Ese día estuvieron totalmente desmandados. Cuando *Lassesen*, por ejemplo, ponía los ojos en su enemigo *Hans*, que pertenecía a otro equipo, inmediatamente incitaba a *Fix* a que le ayudase. Entonces los dos se lanzaban a toda velocidad, con el resultado que los otros del mismo equipo se animaban con el cambio de ritmo y se unían a esa aceleración. Les daba igual el método que emplease el guía para detenerlos; ellos continuaban con toda su furia hasta que lograban alcanzar al equipo en el que estaba el objeto del esfuerzo de *Lassesen* y *Fix*. Entonces los dos equipos se precipitaban uno contra otro y terminábamos poniendo en orden un total de noventa y seis patas. Lo único que podíamos hacer era desenganchar a los perros que no podíamos controlar, y atarlos sobre el trineo. De esta forma logramos, finalmente, que las cosas funcionasen satisfactoriamente. Ese día recorrimos treinta kilómetros.

El lunes, undécimo día, nos despertamos con una temperatura de -55° C. El tiempo era espléndido, tranquilo y claro. Pudimos notar que los perros no se sentían del todo cómodos; comparada con otras noches, esta la habían pasado tranquilos. El frío afectaba a la marcha; era lenta y pesada. Pasamos a través de algunas grietas y el trineo de Hanssen estuvo muy cerca de caer en una de ellas, pero logró mantenerse en su sitio y no tuvo mayores consecuencias. El frío no hacía la marcha desagradable; por el contrario, a

veces hacía casi calor. La respiración era como una nube, y el vapor que desprendían los perros era tan denso que no dejaba ver al equipo que marchaba al lado, y eso que los trineos marchaban muy cerca unos de otros.

El duodécimo día tuvimos -52° C, con un fuerte viento en contra. Soplaba de una manera cortante. Se podía ver claramente que era una temperatura demasiado fría para los perros; por la mañana, sobre todo, daban una impresión penosa. Aparecían tumbados hechos un ovillo, con sus narices bajo el rabo, y de vez en cuando podía verse como sus cuerpos tiritaban; incluso algunos lo hacían de manera continua. Teníamos que ponerlos en pie y llevarlos a su lugar de tiro. Tenía que admitir que con esta temperatura no era fácil continuar; el riesgo era demasiado grande. De todas formas, decidimos seguir hasta el almacén situado a 80° S y descargar allí los trineos. Ese día también hicimos un incómodo descubrimiento: el fluido de nuestras brújulas se había congelado, por lo que quedaron inservibles. El tiempo se había vuelto demasiado nublado y apenas podíamos adivinar la posición del sol. Nuestro avance en esas circunstancias se volvía muy incierto; posiblemente llevábamos el rumbo correcto, pero también era bastante probable que lo perdiéramos. De todas formas, lo mejor que podíamos hacer era montar el campamento y esperar a que las cosas mejorasen. No dedicamos nuestros mejores deseos a quienes nos habían vendido aquellas brújulas.

Eran las diez de la mañana cuando nos detuvimos. Decidimos construir dos cabañas de nieve para refugiarnos durante el largo día que nos esperaba. La nieve, en sí misma, no es buena para este fin, pero a fuerza de hacer bloques en círculo conseguimos levantarlas en pie. Hanssen construyó una y Wisting otra. A la temperatura a la que nos encontrábamos, una cabaña de nieve es mucho mejor que una tienda, y nos sentimos más confortables cuando nos metimos dentro y encendimos nuestro hornillo *Primus*. Esa noche oímos un extraño ruido a nuestro alrededor. Miré bajo mi saco de dormir para ver si teníamos alguna grieta en la que pudiéramos caer, pero no había nada raro por ningún lado. En la otra cabaña, sin embargo, no habían oído nada. Más tarde descubrimos que el sonido era debido únicamente al «asentamiento» del hielo. Con esta expresión quiero referirme al movimiento de las grandes placas de hielo cuando se rompen y

se hunden, asentándose una en otra. Este movimiento da la sensación de que el suelo se está hundiendo debajo y esto no era muy agradable. Viene seguido de un largo y grave estruendo, que muchas veces sobresalta a los perros —y a los guías también—. Una vez, escuchamos este retumbar sobre la llanura, tan fuerte como el trueno que produce un cañón. Terminamos por acostumbrarnos a ellos.

Al siguiente día la temperatura era de -51° C, todo estaba en calma y el cielo totalmente claro. Hicimos treinta kilómetros y seguimos el rumbo como pudimos, ayudados por el sol. Cuando acampamos la temperatura era de -56° C. En esta ocasión hice algo a lo que siempre me había opuesto: Había llevado conmigo una botella de *aquavit*[24] noruego y otra de ginebra. Pensé que esta era una buena ocasión para sacar la de ginebra. Resultó que estaba tan dura como el pedernal. Cuando intentamos descongelar la botella, esta reventó y se derramó por la nieve; al instante, todos los perros comenzaron a estornudar. La siguiente botella —«*Aquavit* número 1»— estaba como un hueso, pero la experiencia da sabiduría y entonces la descongelamos con más precaución. Esperamos a meternos en los sacos para echar un trago. Me llevé una gran decepción; no era ni la mitad de bueno de lo que suponía. Pero no me arrepiento de haberlo hecho, pues aprendí que nunca jamás he de volver a repetirlo. El efecto fue totalmente nulo; no sentí nada, ni en mi cabeza ni en mis pies.

Hansen con alguno de los verdaderos protagonistas de esta expedición

El decimocuarto día amaneció frío —la temperatura continuaba en los -56° C—. Afortunadamente el cielo estaba claro, con lo que podíamos ver por dónde íbamos. No habíamos llegado muy lejos cuando un relieve brillante apareció sobre la superficie del hielo. ¡Fuera las gafas! ¡El almacén! Allí estaba, justo en nuestro camino. Hanssen, quien había ido a la cabeza todo el camino, sin ninguna guía y la mayor parte del camino sin brújula, no podía avergonzarse de su actuación. Estuvimos de acuerdo en que todo había salido bien y eso, sin duda, gracias a él. Llegamos a las diez y cuarto de la mañana, y sin vacilar nos pusimos a descargar los trineos.

Wisting se encargó de la poco agradable tarea de prepararnos una taza de leche caliente a -56° C. Colocó la *Primus* detrás de unas cajas de provisiones y la encendió; extrañamente, la parafina aún se encontraba líquida dentro del depósito, sin duda por haber estado bien protegida dentro de una caja. Una taza de leche malteada Horlick me supo mejor que la última vez que la probé en un restaurante de Chicago.

Después de disfrutarla, nos abandonamos sobre nuestros trineos vacíos y tomamos rumbo a casa. La marcha era complicada, pero los perros marchaban bien con los trineos mucho más ligeros de peso. Yo me senté con Wisting, ya que consideraba que su equipo era el más fuerte. El frío nos mantenía agarrotados y me preguntaba sorprendido cómo era posible permanecer sentado en el trineo sin moverme y no quedar congelado; a pesar de todo, no íbamos mal. Sólo vi a uno o dos fuera de sus trineos en todo el día; la mayoría nos bajábamos de vez en cuando y corríamos al lado para entrar en calor. Yo mismo me puse los esquís y me dejé llevar remolcado. Esto que la gente llama deporte, a mí nunca me ha atraído, pero bajo las circunstancias lo toleraba; el objeto era calentarme los pies. Más tarde volvía a recurrir a este «deporte» del esquí, pero fue por otra razón.

En el decimoquinto día, mientras estábamos sentados en la tienda, charlando mientras cocinábamos, Hanssen dijo: «¿Por qué me parece que me he quedado sin talón?». Se quitó los calcetines y era, completamente, como una bola de sebo muerta. No tenía buen aspecto. Lo estuvo frotando hasta que pensó que «podía sentir algo de nuevo», volvió a ponerse los calcetines y se metió en el saco. Luego llegó el turno de Stubberud. «Daré gracias a Dios si no tengo algo mal también». Mismo procedimiento, mismo resultado. Menuda alegría, ¡dos talones comprometidos y a setenta y cuatro kilómetros de *Framheim*! Cuando nos pusimos en marcha por la mañana, afortunadamente, el tiempo era más templado —«casi verano»: -40° C—. La sensación era agradable. La diferencia entre -40 y -51° C, en mi opinión, es muy apreciable. Se puede pensar que cuando uno percibe temperaturas tan bajas, unos cuantos grados arriba o abajo no significan ninguna diferencia, pero no es así.

Durante la marcha de ese día nos vimos obligados a soltar varios perros totalmente agotados; supusimos que seguirían nuestras huellas. A *Adam* y

Lazarus ya no volvimos a verlos. *Sara* murió en el camino sin haber presentado ningún síntoma anterior. *Camilla* se encontraba también entre los que soltamos.

En el camino de vuelta mantuvimos el mismo orden que los días anteriores. Hanssen y Wisting, por regla general, marchaban siempre en cabeza y a bastante distancia, a no ser que parasen a esperarnos. Los demás seguíamos un paso más bien lento y pesado. Pensamos detenernos en la bandera de la *milla dieciséis*, así la llamábamos —esta marca estaba situada a treinta kilómetros de *Framheim*—, y esperar a que los demás subiesen a por nosotros, pero como el tiempo estaba mejor, tranquilo y claro, y las huellas dejadas durante la marcha hacia el sur estaban totalmente marcadas, decidí seguir adelante. Cuanto antes llegasen a casa los dos talones en mal estado, mejor. Los dos primeros trineos llegaron a la cuatro de la tarde; el siguiente a las seis, otros dos a la seis y media. El último no llegó hasta las doce y media de la mañana. ¡Sabe Dios qué habían estado haciendo durante el camino!

Con las bajas temperaturas experimentadas en este viaje, pudimos apreciar una curiosa formación de nieve que nunca había visto anteriormente. La delgada nieve amontonada, extremadamente fina, formaba pequeños cuerpos cilíndricos de una media de tres centímetros de diámetro, y más o menos de la misma altura, aunque también había de otros tamaños. Generalmente rodaban por la superficie y se agrupaban por un lado y otro formando grandes montones, desde donde, uno por uno o varios juntos, comenzaban de nuevo a rodar. Si tomabas uno de estas bolas en la mano, no percibías ningún peso, pues eran ligerísimas. Si partías la más grande, por decirlo de alguna forma, no quedaba nada. A unos -40° C de temperatura dejamos de verlas.

Tan pronto como llegamos a casa nos dedicamos a curar los talones. Prestrud tenía ambos congelados, uno ligeramente, pero el otro de manera más seria, aunque, según mi parecer, no estaban tan mal como el de los otros. Lo primero que hicimos fue pinchar las ampollas que se habían formado para eliminar el agua que contenían; seguidamente las cubrimos con compresas de ácido bórico durante la noche y a la mañana siguiente. Mantuvimos esta cura durante mucho tiempo; finalmente pudimos retirar la

piel muerta y entonces apareció la nueva, fresca y sana. El talón estaba curado.

Las circunstancias vividas me hicieron considerar la necesidad de dividir el grupo en dos. Uno seguiría la marcha hacia el sur; el otro intentaría alcanzar la tierra del Rey Eduardo VII, para ver qué se podía hacer allí, a la vez que exploraba las regiones de los alrededores de la bahía de las Ballenas. Este grupo estaría compuesto por Prestrud, Stubberud y Johansen, bajo la dirección del primero.

Eran muchas las ventajas de estos nuevos planes. En primer lugar, un pequeño grupo podía avanzar más rápidamente que uno grande. El número, tanto de hombres como de perros, se había demostrado claramente desafortunado en varios de nuestros anteriores viajes. El tiempo que tardábamos en estar preparados por las mañanas —cuatro horas— era consecuencia de ser tan numerosos. Con la mitad de personas, o simplemente con los que entraran en una tienda, esperaba ser capaz de reducir ese tiempo a la mitad. Desde luego, la importancia de los almacenes que habíamos establecido se incrementaría de manera considerable, ya que ahora estarían destinados para los cinco miembros del grupo originalmente pensado, y de esta forma serían capaces de mantenerlos durante más tiempo. Desde el punto de vista puramente científico, este cambio ofrecía avances tan obvios que creo que es innecesarios ahondar en ellos. De ahora en adelante, por tanto, hablaremos, por así decirlo, de dos grupos. El grupo polar estaba preparado para partir en cuanto la primavera llegara de verdad. Dejé a Prestrud fijar la fecha de partida a su criterio; no tenían tanta prisa y podrían tomarse las cosas con más tranquilidad.

Entonces comenzó de nuevo el mismo viejo alboroto sobre los equipos, y las agujas volvieron a trabajar todo el tiempo. Dos días después de nuestra vuelta, Wisting y Bjaaland salieron hasta la marca del kilómetro treinta con objeto de traer los perros que habíamos dejado sueltos en esa parte de la ruta y que aún no habían vuelto.

Hicieron el camino de sesenta kilómetros en seis horas y trajeron a todos los rezagados —un total de diez— con ellos. El más alejado se encontraba tumbado junto a la bandera; ninguno hizo ademán de levantarse cuando vio llegar los trineos. Tuvieron que ponerlos en pie para colocarles

los arneses, y a uno o dos que tenían las patas en malas condiciones los subieron a los trineos. Con toda probabilidad la mayoría de ellos habrían vuelto en pocos días. Pero es incomprensible que unos perros sanos y valientes, como eran estos, se empeñasen en quedar rezagados.

Para el 24 de septiembre tuvimos las primeras noticias de la primavera, cuando Bjaaland volvió del hielo y nos dijo que había disparado a una foca. Lo que significaba que habían comenzado a llegar; era una buena señal. Al día siguiente salimos a recogerla y cazamos otra. Los perros se animaron al ver carne fresca, y no digamos la grasa. Tampoco nuestros hombres pusieron pegas a los filetes frescos.

El 27 de septiembre quitamos el tejado que había estado cubriendo la ventana de nuestro comedor; el poco tiempo en que la luz conseguía bajar por el pasadizo de madera hasta el interior era muy escaso, pero al menos era luz —luz natural— y esta era muy de agradecer.

El día 26 volvió *Camilla*, después de una ausencia de diez días. La habíamos dejado suelta en el último viaje, a ciento diez kilómetros de *Framheim*. Cuando llegó estaba tan gorda como siempre; probablemente se había estado alimentando en su soledad de uno de sus compañeros. Fue recibida con grandes ovaciones por sus muchos admiradores.

El 29 de septiembre apareció una bandada de petreles antárticos, un signo claro de la primavera. Llegaron volando y con ellos la noticia de que, esta vez en serio, la primavera había llegado. Estábamos encantados de ver estas delicadas y rápidas aves de nuevo. Volaron alrededor de la casa varias veces para ver si aún estábamos vivos; nosotros no tardamos en salir afuera como señal de bienvenida. Fue divertido ver a los perros. Al principio, estos pájaros volaban muy cerca del suelo; cuando los perros se fijaron en ellos, todos, sin excepción, salieron corriendo para intentar atraparlos. Toda la superficie se llenó de perros, todos querían ser el primero. Los pájaros levantaron el vuelo al unísono y los perros los perdieron de vista. Permanecieron quietos durante un momento, mirándose unos a otros, evidentemente indecisos pensando qué era lo mejor que hacer. Esta indecisión, como es natural, duró poco tiempo. Cambiaron de pensamiento con prontitud y se lanzaron al cuello unos contra otros.

Ahora que la primavera realmente había llegado, lo único que nos quedaba por hacer era curar los talones congelados y ponernos en marcha.

Capítulo X. La salida hacia el Polo

El 19 de octubre, finalmente, nos pusimos en marcha. El tiempo de los días anteriores no había sido muy de fiar: unos días viento, otros calma, ahora nieve, ahora sol; en otras palabras, el tiempo normal en primavera. Ese día se presentó inestable; la mañana se presentó muy nublada y con bruma, pero prometía mejorar en el resto de la jornada; a eso de las nueve y media apareció una suave brisa del este al mismo tiempo que el cielo aclaró.

No había necesidad de seguir preguntando la opinión del grupo.

—¿Qué pensáis? ¿Comenzamos?

—Sí, por supuesto. ¡Vamos, arreando!

Esta fue la opinión unánime. Pusimos los arneses a nuestros compañeros en un santiamén y, sin mayor discusión —tan rápido como decir «hasta mañana»—, nos pusimos en marcha. Pensé que ni siquiera Lindstrøm tendría tiempo de salir a la puerta para ver nuestra partida. «Con el jaleo que montamos cada día, ¿qué pensará que estamos haciendo ahora?».

Éramos cinco, Hanssen, Wisting, Hassel, Bjaaland y yo. Llevamos cuatro trineos con trece perros cada uno. Al principio los trineos iban muy ligeros, pues sólo llevábamos provisiones para el viaje hasta el almacén a 80° de latitud sur, donde nos estaban esperando todas nuestras cajas; pudimos sentarnos en los trineos y disfrutar de nuestro viaje usando el látigo de manera desenfadada. Me senté junto a Wisting en su trineo; todo el que nos hubiese visto podría pensar que un viaje al Polo parecía un viaje de placer.

Íbamos a toda velocidad; yo estaba ocupado, mirando hacia adelante; en un momento dado, volví la mirada en la dirección donde estaba lo que para nosotros era lo más hermoso del mundo, cuando una cosa me llamó la atención. ¿Qué crees que era? Una cámara de cine. Aunque en ese

momento, ¿podía filmar algo que no fuera el aire? «Creo que ni eso». Abajo, sobre el hielo, Prestrud permanecía de pie con la cámara de filmación, girando la manivela tan rápido como podía al tiempo que nosotros pasábamos. Cuando llegamos a la parte más alta de la barrera, aún se le podía ver desde allí girando la mano de manera incesante. Lo último que vi, según llegamos a la cima y mientras desaparecía todo lo familiar, fue una cámara de cine. Finalmente desapareció en el horizonte.

La marcha era buena, pero las nubes se iban haciendo más densas según avanzábamos hacia el interior. Durante los primeros veinte kilómetros desde el borde de la barrera estuve sentado con Hassel, pero viendo que los perros de Wisting tiraban mejor del trineo con dos personas que los otros, me cambié. Hanssen marchaba el primero; sólo se podía orientar con la brújula, pues ahora la niebla era más densa. Le seguía Bjaaland, después Hassel y finalmente Wisting y yo. Acabábamos de subir una pequeña ladera, cuando vimos que la otra pendiente descendía de manera bastante brusca; este descenso no mediría más de unos veinte metros. Me senté dando la espalda a los perros, mirando hacia atrás y disfrutando del rápido descenso. De manera súbita, la superficie a uno de los lados del trineo resultó ser una caída perpendicular, con un enorme y oscuro abismo, con una anchura suficiente como para tragarnos a nosotros y algo más. Unos cuantos centímetros más allá y no hubiésemos tomado parte en el viaje al Polo. Dedujimos por esta grieta que nos habíamos desviado bastante hacia el este, y pusimos rumbo al oeste. Una vez que llegamos a una superficie segura, me puse los esquís; de esta manera el peso estaba más repartido. Mucho antes de que despejase un poco, vimos más adelante una de nuestras banderas. Nos dirigimos hacia ella; este depósito nos trajo muchos recuerdos: frío y sacrificio de perros; era el lugar donde tuvimos que matar a los tres cachorros durante el último viaje.

Cuando llevábamos recorridos veintisiete kilómetros, montamos nuestro campamento, contentos con el primer día de nuestro largo viaje. Y quedó completamente justificada mi opinión de que, con una sola tienda para todos, sería mejor y más fácil preparar el campamento, a diferencia de como lo hicimos anteriormente. Levantamos la tienda como si creciese del suelo, como habíamos ensayado durante tanto tiempo. Nos encontramos

con una amplia habitación; nuestros preparativos funcionaron magníficamente durante todo el viaje. El procedimiento era el siguiente: tan pronto como parábamos, todos echábamos una mano para poner la tienda. Las piquetas se clavaban en el bastidor de la tienda y Wisting en el interior levantaba el mástil, mientras el resto tensábamos los vientos. Una vez que todo esto estaba hecho, yo entraba dentro y mis compañeros me pasaban todos los materiales. Sacos de dormir, macutos, estufas, provisiones. Todo se colocaba en su lugar correspondiente, la lámpara *Primus* encendida y la estufa llena de hielo para derretir. Mientras tanto, los demás daban de comer a los perros y los dejaban sueltos. En vez de colocar algún tipo de defensa para la tienda, simplemente amontonábamos nieve suelta alrededor con las palas; era una protección suficiente y los perros la respetaban. Quitábamos las correas de los esquís y guardábamos todo lo que podía quedar suelto dentro de una de las cajas de provisiones, o lo colgábamos todo junto con los arneses en un extremo del esquí, fuertemente atado en la parte delantera de los trineos. La tienda demostró ser totalmente eficaz en todos los sentidos; el color oscuro tamizaba la luz, creando un ambiente agradable.

Dejamos suelto a *Neptuno*, un buen perro, cuando llevábamos recorridos diez kilómetros sobre la llanura; estaba tan gordo que no podía seguir el paso. Estábamos seguros de que nos podría seguir, pero finalmente desapareció. Supusimos que había vuelto hacia el último almacén en busca de carne fresca, pero extrañamente tampoco hizo eso. Nunca regresó a la estación; nos pareció un tanto misterioso. También dejamos libre a *Rotta*, otro buen animal; no estaba preparada para el viaje y regresó a casa. *Ulrik* comenzó por dar un paseo sobre el trineo, pero más adelante volvió a llevar los arneses. *Björn* caminó cojeando tras el trineo. *Peary* estaba incapacitado; le soltamos y estuvo siguiéndonos durante un tiempo, aunque luego desapareció. Cuando el grupo de la expedición occidental llegó al almacén situado a 80° S, le encontraron en buenas condiciones. En un principio se mostró arisco, pero poco a poco se fueron acercando a él hasta que consiguieron ponerle los arneses. Más tarde prestó un buen servicio. *Uranus* y *Fuchs* estaban en baja forma. Mostraron su mala condición desde el primer día, pero el resto valía su peso en oro.

Durante la noche tuvimos fuertes vientos del este, pero por la mañana se moderaron bastante, con lo que a las diez de la mañana estábamos en marcha. El tiempo se mantuvo tranquilo poco tiempo; el viento llegó de nuevo con fuerza renovada soplando desde el mismo lugar, esta vez con una fuerte ventisca. De todas formas nuestra marcha era buena y pasábamos bandera tras bandera. Después de una marcha de treinta y un kilómetros, alcanzamos la marca que habíamos construido con hielo a comienzos de abril, y había permanecido en pie durante siete meses; era una construcción sólida y rígida. Esto nos dio que pensar: podríamos depender de estas construcciones, pues se sujetaban perfectamente. Con esta experiencia ganada, fuimos levantando un extenso sistema de hitos mientras íbamos hacia el Sur. Durante el día siguió soplando viento, ahora del sudeste; aunque teníamos viento, afortunadamente la nieve cesó. Aunque la temperatura era de -24° C, era muy incómodo avanzar contra el viento. Cuando nos detuvimos por la tarde para montar el campamento, encontramos nuestras huellas del último viaje; estaban limpias y bien marcadas, aunque llevaban ahí seis semanas. Nos alegramos de encontrarlas, ya que no habíamos visto ninguna bandera durante un tiempo y podíamos estar metiéndonos en una fea encerrona, a setenta y cinco kilómetros de casa; al menos habíamos encontrado el viaje al último depósito, pero teníamos que andar con cuidado.

El día siguiente, el 21, amaneció con un tiempo muy cubierto: tormenta de viento desde el sudeste, con una espesa ventisca. Si no hubiésemos encontrado las huellas seguro que habríamos caído en la encerrona. Era verdad que no podíamos ver muy lejos, pero sí nos indicaban la dirección. Ahora estábamos más seguros, de modo que cambiamos nuestro rumbo nordeste por este —dos grados hacia el este era el rumbo original—. Comparado con nuestras viejas huellas, esto parecía lo correcto, ya que el nuevo rumbo era considerablemente más al este que nuestras antiguas pisadas. Una última mirada sobre el terreno para ver si olvidábamos algo, y de nuevo a meternos en la ventisca. Realmente hacía un tiempo malo, nieve desde arriba y ventisca por debajo, con lo que íbamos a ciegas. No podíamos ver muy lejos; a menudo teníamos dificultades para ver el principio del trineo desde la parte de atrás. Bjaaland iba inmediatamente

delante de nosotros. Durante bastante tiempo nuestra marcha fue descendente y esto no estaba de acuerdo con nuestros cálculos; aunque con ese tiempo uno no puede hacer cálculos muy precisos. Varias veces pasamos sobre grietas, aunque ninguna de gran tamaño. De repente, vimos al trineo de Bjaaland hundirse en una de ellas. Él saltó mientras sujetaba las correas. El trineo se tumbó sobre un costado durante unos segundos y comenzó a hundirse poco a poco, hasta que desapareció. Bjaaland había conseguido un buen agarre en el hielo y los perros tiraban clavando sus patas. El trineo se hundía más y más. Todo ocurrió en breves instantes.

—Ya no puedo sujetarlo más.

Wisting y yo llegamos a su lado. Lo estaba sujetando de manera convulsiva y resistiendo con todas sus fuerzas, pero resultaba inútil, centímetro a centímetro el trineo se hundía cada vez más. Los perros parecían entender la gravedad de la situación; esforzándose sobre la nieve, clavaban sus patas, resistiendo con todas sus fuerzas. Aun así, poco a poco pero de forma irreversible se dirigía hacia el abismo. Bjaaland estaba en lo cierto cuando decía que ya no podía sujetarlo más. Unos pocos segundos más y su trineo y los trece perros hubiesen dejado de ver la luz del día. La ayuda llegó en el último momento. Hanssen y Hassel, quienes se encontraban delante cuando todo esto ocurría, sujetaron una cuerda a su trineo y llegaron en su asistencia. Ataron la cuerda a las correas y de esta forma Bjaaland y yo tuvimos un buen agarre para conseguir mantener el trineo suspendido. Primero sacamos a los perros; el trineo de Hassel lo dejamos junto a la parte más estrecha de la grieta, donde los bordes eran más sólidos. Con el esfuerzo de todos, el trineo, que permanecía suspendido más abajo, fue izado hasta donde pudimos y amarrado a las correas de los perros del trineo de Hassel. Ahora ya podíamos soltarlo: un trineo sujetaba suficientemente al otro. Podíamos respirar un poco más tranquilos.

Lo siguiente que tuvimos que hacer fue sacar el trineo, pero antes nos las teníamos que arreglar para hacerlo descargado. Un hombre tenía que descender con una cuerda, soltar las correas que sujetaban las cajas, volver a atarlas a la cuerda y sacarlas fuera de la grieta. Todos querían hacer este trabajo, pero fue Wisting quien se encargó. Ató una cuerda alpina alrededor de su cuerpo y se lanzó hacia abajo. Bjaaland y yo adoptamos nuestra

primera posición y actuamos como ancla; mientras tanto, Wisting nos iba contando lo que veía según iba descendiendo. La caja que contenía la cocina había quedado colgando de una simple cuerda; la aseguró bien y de nuevo vio la luz del día. Hassel y Hanssen se encargaron de subir las cajas cuando Wisting las tenía preparadas. Estos dos compañeros se acercaban al borde del abismo con la mayor frialdad, lo que yo en un principio miraba con ojos de aprobación. Yo admiro el coraje y el desprecio al peligro. Pero ellos llevaban las cosas demasiado lejos, con lo que estaban jugando al escondite con su destino. La información que llegaba desde abajo procedente de Wisting —nos decía que se encontraba sobre una cornisa de sólo unos cuantos centímetros de grosor— no les produjo el más mínimo efecto; al contrario, ellos parecían estar en el lugar más seguro.

—Hemos sido afortunados —dijo Wisting—; este es el único lugar donde la grieta es lo suficientemente estrecha como para poder cruzar con los trineos. Si fuese un poco más a la izquierda —Hanssen miró ansioso hacia esa dirección— ninguno de nosotros hubiera escapado. No hay superficie, sólo una corteza del grosor de un papel. Tampoco parece muy atractiva la idea de dirigirnos hacia abajo; inmensas masas puntiagudas de hielo sobresalen por todos lados, las cuales nos atravesarían antes de llegar demasiado lejos.

Esta descripción no era muy atractiva; nos encontrábamos en un lugar que no podríamos llamar un «buen sitio». Entre tanto, Wisting ya había terminado su trabajo y le habíamos sacado del agujero. Cuando le preguntamos si no estaba contento de estar de nuevo en la superficie, contestó con una sonrisa que «se estaba mejor y más caliente allí abajo». Terminamos de sacar el trineo y parecía que todo iba bien. «Aunque —dijo Hassel— tenemos que tener mucho cuidado para salir de aquí, ya que estábamos a punto de ponernos en marcha cuando Hanssen y yo hemos tenido que sacar el trineo de otra grieta». Sonrió como si tuviese un feliz recuerdo de haber salido airoso. Hassel había visto que lo mejor es ser precavido. No había necesidad de ir buscando las grietas; literalmente eran lo único que se podía ver.

No era cuestión de seguir adelante entre tanta trampa, ya que hacía tiempo que habíamos llegado a la conclusión que, a pesar de todas las

precauciones, habíamos llegado a este terrible lugar. Teníamos que buscar un sitio para colocar la tienda, pero eso era más fácil decirlo que hacerlo. No había posibilidad de encontrar un lugar suficientemente grande para sujetar la tienda con los vientos; la colocamos en un sitio aparentemente firme y extendimos los vientos repartidos entre grieta y grieta por todos lados. Las grietas discurrían en todas direcciones, con paredes que parecían no tener fin.

Mientras tanto, llevamos todas nuestras cosas tan lejos como nos fue posible en busca de un lugar seguro; dejamos atados a los perros para reducir el peligro de perder alguno. Wisting marchaba hacia su trineo —ese mismo camino ya lo había realizado varias veces—, cuando repentinamente sólo vimos fuera de la nieve su cabeza, hombros y brazos. Se había hundido, pero se salvó al estirar sus brazos justo en el momento de la caída. La grieta parecía no tener fondo, como las demás. Nos metimos en la tienda y cocinamos un estofado de carne. Dejando que el tiempo se cuidase a sí mismo, nosotros nos pusimos tan cómodos como pudimos. Era la una en punto de la tarde. El viento había amainado considerablemente desde que habíamos entrado en la tienda y antes de que nos diésemos cuenta reinaba la calma total. La luz comenzó a brillar a eso de las tres, y salimos de la tienda para verlo.

El tiempo estaba mejorando ostensiblemente. Al norte, en el horizonte, podía verse el cielo azul. Al sur seguía habiendo una densa niebla. A lo lejos, en la parte más densa de la niebla, pudimos distinguir vagamente la figura de una elevación en forma de cúpula. Wisting y Hanssen fueron a examinarla. La cúpula resultó ser una de esas pequeñas formaciones que ya habíamos visto anteriormente por la zona. La golpearon con sus bastones y, como esperaban, resultó estar hueca, dejando al descubierto el más oscuro de los abismos. Hanssen estaba encantado cuando nos lo contó; Hassel le lanzó una mirada de envidia.

A eso de las cuatro de la tarde estaba despejado; era el momento de que un pequeño equipo de reconocimiento buscara el camino para salir de allí. Yo fui con ellos, y los tres nos encordamos con una larga cuerda alpina. No nos gustaría caer dentro de una grieta si podíamos evitarlo con este sencillo método. Fuimos hacia el este —la dirección que nos había traído a esta

superficie quebrada— y en cuanto dimos unos pocos pasos nos encontramos fuera de este terreno. Ahora había suficiente claridad como para ver el entorno. Nuestra tienda estaba situada en un rincón hacia el nordeste, en un camino lleno de montículos de nieve; podíamos decir sin ninguna duda que aquel lugar era una auténtica trampa. Continuamos un poco más hacia el este hasta que encontramos nuestro camino con toda claridad, y entonces volvimos a la tienda. No perdimos mucho tiempo en preparar todo y abandonar aquel lugar. Realmente fue un alivio encontrar de nuevo suelo firme; retomamos nuestro viaje hacia el Sur a paso rápido.

El lugar adonde salimos no estaba demasiado alejado de la zona peligrosa y presentaba gran cantidad de pequeños montículos de nieve hacia el sur, que se extendían atravesando nuestro rumbo perpendicularmente. Ahora podíamos ver largas y estrechas grietas que debíamos cruzar con mucho cuidado. Cuando llegamos a las cercanías de los montículos de nieve que se interponían en nuestra ruta, nos detuvimos a considerar nuestras posibilidades.

—Podemos ahorrar mucho tiempo si los cruzamos en vez de rodearlos —dijo Hanssen.

Eso tenía que admitirlo; aunque, por otro lado, corríamos más riesgos.

—¡Oh, intentémoslo —continuó—; si no podemos hacerlo, pues no podemos!

Me sentí débil y me dejé persuadir. Nos lanzamos hacia los montones de nieve. Podía ver cómo disfrutaba Hanssen; era justamente lo que quería. Empezamos a ir cada vez más rápido. Fue bastante curioso: pasamos junto a varias de estas formaciones sin advertir nada especial, con lo que comenzó a crecer la esperanza de que conseguiríamos atravesarlo. Entonces, de repente, los tres perros de cabeza de Hanssen desaparecieron y los demás nos paramos en seco. Consiguió sacarlos con cierta facilidad y continuó adelante. Los que le seguíamos cruzamos sin ningún problema, pero nuestro futuro avance se volvió incierto, ya que unos cuantos pasos más adelante los mismos perros volvieron a caer. Nos encontramos en la misma superficie que antes; las grietas discurrían en todas direcciones, como láminas rotas de cristal. Ya habíamos tenido suficiente: no podíamos tomar parte en esta carrera hacia la muerte. Manifesté con firmeza que teníamos

que volver sobre nuestros pasos y dar un rodeo para evitarlas. Hanssen pareció bastante contrariado.

—Bien —dijo—, pero tal vez podríamos atravesarlo directamente.

—Lo atravesaremos —repliqué—, pero primero tenemos que volver hacia atrás.

Evidentemente, esto fue muy duro para él. Había unas formaciones en particular que le llamaban la atención, y quería medir sus fuerzas con ellas. Eran unas masas elevadas por la presión que, por su apariencia, podían haberse formado por los hielos flotantes. Parecían formadas por cuatro enormes bloques de hielo empujados unos contra otros. Sabíamos lo que era sin llegar a explorarlo: un enorme abismo. Hanssen les lanzó una última mirada de pesar y entonces volvió atrás.

Ahora podíamos ver todo lo que nos rodeaba claramente. Este lugar, como señalamos anteriormente, terminaba en una hondonada; seguimos adelante dando un rodeo, y remontamos la subida hacia el sur sin incidentes. Aquí pudimos divisar una de nuestras banderas, situada al este de nuestra posición, lo que confirmó nuestra sospecha de que nos habíamos desviado hacia el oeste. Volvimos a encontrar superficies quebradas; tuvimos que cruzar algunas grietas y rodear un gran agujero, pero una vez hecho nos pudimos alegrar de encontrar hielo sólido bajo nuestros pies. Con todo, Hanssen no estuvo satisfecho hasta que echó un vistazo en el agujero. Por la tarde llegamos a dos cabañas de nieve que habíamos construido en nuestro último viaje, y allí acampamos, a cuarenta y dos kilómetros del almacén. Las cabañas estaban hechas amontonando nieve, pero como el tiempo era bueno y apacible preferimos las tiendas y no las utilizamos.

Había sido un día accidentado y teníamos razones para estar satisfechos de haber terminado el día tan fácilmente. La marcha había sido buena y todo había ido como un juego. Cuando la reanudamos a la mañana siguiente, estaba nublado y había bastante niebla, y antes de llegar muy lejos nos encontramos con viento del sudoeste, con niebla tan abundante que difícilmente podíamos ver la distancia de diez trineos por delante de nosotros. Intentamos alcanzar el depósito ese día, pero si el tiempo continuaba así, era más que dudoso que pudiésemos encontrarlo. Entre tanto, seguimos a nuestro ritmo. La ruta seguía en línea recta, con lo que no

había peligro como antes. Durante un tiempo tuvimos cielo limpio y claro, y creímos que el viento cesaría al igual que la nieve, pero no tuvimos tanta suerte; al contrario, este fue cada vez a más. Nuestro medidor de distancias —del cual dependíamos ahora— estaba en el trineo de Wisting; por tanto, era él quien iba comprobándolas. A la una y media de la tarde se acercó y me indicó que habíamos recorrido la distancia exacta; llamé a Hanssen para que tuviese los ojos muy atentos. Entonces, en ese preciso momento, surgió el almacén a nuestra izquierda, a unos cuantos trineos de distancia; parecía todo un palacio de nieve entre la densa bruma. Fue un magnífico test de nuestro medidor de distancias y de las brújulas. Nos dirigimos hacia él y nos detuvimos. De las tres cuestiones importantes que debíamos lograr en nuestro camino hacia el sur, una de ellas era no perder nuestras provisiones; y lo habíamos conseguido. Todos estábamos contentos y con buen ánimo.

Habíamos cubierto en cuatro etapas los ciento sesenta kilómetros desde *Framheim* hasta aquí, y ahora podíamos dejar descansar a nuestros perros y darles toda la carne fresca de foca que pudiesen comer. Hasta este punto del viaje todo había ido bien para los animales; a excepción de uno, todos estaban en perfectas condiciones. La excepción era *Uranus*. Nunca fuimos capaces de conseguir que la carne le cubriera los huesos; siempre estuvo bastante flaco y débil; la muerte no le llegó en el depósito, sino un poco más tarde, a 82° S. Si *Uranus* se mostraba flaco y desgarbado, lo mismo podríamos decir de *Jaala*. ¡Pobre animal! A pesar de su condición, se esforzaba por mantenerse en pie; trabajó lo mejor que pudo, pero su pequeñez la obligó a abandonarnos antes de llegar a 82° S. Acompañaría a *Uranus* al otro mundo.

Las cajas de provisiones y de los equipos que habíamos dejado aquí en nuestro último viaje estaban casi enteramente cubiertas por la nieve, aunque no nos llevó mucho tiempo sacarlas a la luz. Lo primero que hicimos fue cortar carne de foca para los perros. No era necesario hacer trozos pequeños; ellos mismos se encargaban con los dientes de trocearla y, cuando se les terminaba, no dudaban en meterse también con los huesos. Era un placer verles, tumbado cada uno en su sitio, disfrutando de su comida; todo era, al principio, tan encantadoramente tranquilo y pacífico. Aunque con lo hambrientos que estaban nada les satisfacía, e

inmediatamente se mostraban ansiosos por comer más. Una vez que se repartió todo, llegó el fin de tregua. Aunque a *Hai* aún le quedase la mitad de su parte por comer, tenía la necesidad de acercarse donde estaba *Rap* y robarle una parte de su comida. Evidentemente, esto no podía ocurrir sin una gran pelea que obligaba a Hanssen a aparecer; entonces *Hai* se marchaba. Era un buen perro, aunque terriblemente obstinado; cuando se le metía algo en la cabeza, no era fácil hacer que renunciara a ello. En uno de los viajes para construir los almacenes, yo estaba alimentando a los perros de Hanssen. *Hai* había devorado su pemmican y miró por los alrededores en busca de más. ¡Ah! Allí está *Rap* disfrutando de su ración —era la que estaba buscando—. Como un relámpago saltó sobre él, obligándole a dejarla, y la aprovechó en beneficio propio. Mientras tanto, yo había presenciado toda la escena y, antes de que *Hai* se enterase de nada ya estaba también sobre él. Le di en la boca con el mango de látigo e intenté quitarle la comida, pero no fue fácil. Ninguno de los dos se rendiría, y enseguida nos encontramos rodando uno sobre otro por la nieve, luchando por ser el dominador. Salí victorioso después de una acalorada pelea y *Rap* consiguió su cena de nuevo. Cualquier otro perro hubiera soltado el botín al ser golpeado en la boca, pero *Hai* no.

Fue un regalo entrar en la tienda; el día había sido muy desagradable. Durante la noche, el viento roló del norte y toda la nieve que había sido arrastrada en esa dirección durante el día anterior, no hizo más que regresar de nuevo: tenía el camino libre. Y aprovechó la oportunidad para hacerlo con toda su furia. Cuando salimos al día siguiente no pudimos ver nada por la ventisca. Sólo podíamos quedarnos donde estábamos, consolándonos con el pensamiento de que no importaba, así que decidimos permanecer allí dos días. Pero estar en una tienda todo el día no es muy divertido, especialmente cuando uno está obligado a meterse en el saco todo el tiempo. Pronto te cansas de hablar, y tampoco puedes estar escribiendo durante todo el día. Comer es una buena forma de pasar el tiempo, si te lo puedes permitir, y también puedes leer, si tienes algún libro; pero como el menú es limitado y la biblioteca suele ser algo precaria en un viaje en trineo, estos dos recursos terminan agotándose. De todas formas, hay una forma de entretenimiento que puede ser disculpada en estas circunstancias sin ningún escrúpulo, y es

dar una cabezada. Feliz el hombre que puede dormir durante todo el día en días como estos; pero este es un regalo que no a todo el mundo se le concede y aquellos que lo poseen nunca lo dicen. He oído roncar a hombres hasta llegar a temer que se asfixiaban realmente, pero nunca admitían haber estado durmiendo. Incluso alguno ha tenido la sangre fría de asegurar que padecía de insomnio, aunque nosotros no llegamos a esos extremos.

En el transcurso del día el aire cesó y salimos fuera para hacer algunas tareas. Cambiamos las cosas del antiguo almacén a otro nuevo. Ahora teníamos material para cargar tres trineos, y otras cosas de poca utilidad, por lo que las abandonamos tras nosotros. El equipo que se dirigiría al este podría aprovechar parte de estas provisiones, aunque no muchas. Este depósito es bastante grande y podría ser muy útil en caso de que alguien pensase explorar el sur de la tierra del Rey Eduardo. En esta situación, no necesitábamos los materiales que dejamos. Entonces cargamos los trineos y cuando llegó la tarde todo estaba preparado para nuestra marcha. Realmente no nos habíamos dado ninguna prisa en hacerlo, ya que íbamos a pasar aquí también el día siguiente; pero uno pronto aprende en estas regiones que es mejor aprovechar el buen tiempo cuando lo tienes, pues nunca sabes cuánto va a durar. Y nadie sabía qué tiempo podría hacer al día siguiente. Pudimos dormir todo lo que quisimos. No obstante, continuamos con las tareas habituales. Los perros masticaban y masticaban, almacenando fuerzas cada hora que pasaba.

Salimos fuera para revisar las cargas de nuestros trineos y ver exactamente qué era lo que contenían. El de Hanssen era el primero apuntando directamente hacia el sur; tras él estaba el de Wisting, seguido del de Bjaaland y Hassel. Todos estaban cargados igual teniendo en cuenta que prácticamente todos llevaban las misma provisiones.

Caja número 1: unos cinco mil trescientos bizcochos con un peso de cincuenta kilogramos.

Caja número 2: ciento doce raciones de pemmican para los perros; once bolsas de leche en polvo, chocolate y galletas. Un peso bruto total de ochenta kilogramos.

Caja número 3: ciento veinticuatro raciones de pemmican para los perros; diez bolsas de leche en polvo y galletas. Peso bruto total, setenta y

tres kilogramos.

Caja número 4: treinta y nueve raciones de pemmican para los perros; ochenta y seis raciones de pemmican para los hombres; nueve bolsas de leche en polvo y galletas. Peso bruto, setenta y cinco kilogramos.

Caja número 5: noventa y seis raciones de pemmican para los perros. Peso cincuenta y cinco kilogramos.

El peso total de las provisiones por trineo era de trescientos kilogramos.

Con el equipo y la tara del trineo hacían un total de casi cuatrocientos kilogramos.

El de Hanssen era el único que pesaba menos, ya que los patines eran de aluminio en vez de acero y no tenía contador de distancias, evitando así que las partes metálicas pudieran afectar a la brújula. En total llevamos tres medidores de distancias y cuatro brújulas; también dos sextantes y tres horizontes artificiales —dos de cristal y uno de mercurio—, un hipsómetro para medir la altitud y un anemómetro. Para las observaciones meteorológicas contábamos con cuatro termómetros. Además de dos pares de prismáticos. Ahora daremos un pequeño repaso al botiquín proporcionado por Burroughs Wellcome y Compañía. Nuestro instrumental de cirugía era más bien escaso: un fórceps dental y una maquinilla de cortar el pelo. Nuestro material para coser era bastante extenso. Llevamos una pequeña y ligera tienda de reserva; estaba pensada para utilizarla en caso que de alguno de nosotros se viese obligado a regresar. Disponíamos de dos lámparas *Primus*. Y una cantidad más que suficiente de parafina: ochenta y cinco litros entre los tres trineos. Los llevamos en los bidones habituales, pero demostraron ser un tanto endebles; no es que perdiésemos parafina, pero Bjaaland tenía que estar soldándolos continuamente para que se mantuviesen herméticos. Disponíamos de un buen equipo de soldadura. Cada hombre llevaba su propio petate personal, en el cual metía sus ropas, diarios y libros de observaciones. Llevamos correas más que de sobra para las sujeciones de los esquís. Desde el primer momento tuvimos sacos de dormir dobles, es decir, con una parte interior y otra exterior. Y teníamos un reloj cada uno, de los cuales tres además eran cronómetros.

Habíamos decidido cubrir la distancia entre 80° y 82° S en marchas diarias de veintisiete kilómetros. Podíamos haber hecho fácilmente el doble

de esa distancia, pero más importante que la rapidez era conseguir llegar, por lo que decidimos limitar la distancia; además, aquí la distancia entre almacenes nos permitía tener suficientes alimentos como para tomarnos nuestro tiempo. Estábamos muy interesados en ver cómo se manejaban los perros con los trineos cargados. Esperábamos que lo hicieran bien, pero no tanto como lo demostraron.

El 25 de octubre dejamos la latitud 80° S con una ligera brisa del noroeste, un día claro y apacible. Entonces me puse en cabeza, unos pasos por delante del trineo de Hanssen, con los esquís apuntando en la dirección correcta. Una última mirada hacia atrás: «¿Todo preparado?» y nos pusimos en marcha. Pensé… no, no tuve tiempo de pensar. Antes de que me diera cuenta de nada, me vi arrollado por los perros. En la confusión que siguió, afortunadamente pararon, por lo que pude escapar sin ningún daño. A decir verdad me enfadé, pero tuve la suficiente sensatez para ver que la situación, ya de por sí bastante cómica, sería mucho más ridícula si me permitiera mostrarme molesto, así que inteligentemente me callé. Después de todo, ¿de quién era la culpa? Realmente, yo era el único culpable. ¿Por qué diablos no había comenzado la marcha más deprisa? Entonces cambié totalmente mi plan —no había nada de lo que avergonzarse, espero— y me puse en el pelotón de los torpes; aquí tuve más éxito. «¿Todo preparado? ¡En marcha!». Y así hicieron todos. El primero en arrancar fue Hanssen, como un meteoro; tras él y muy de cerca Wisting, después Bjaaland y Hassel. Todos llevaban puestos los esquís. Decidí seguirles en retaguardia, pensando que los perros no podrían mantener ese ritmo durante mucho tiempo; pronto me di cuenta que era demasiado para mí. Hicimos los primeros diez kilómetros en una hora. Pensé qué podría hacer, de modo que me adelanté hasta Wisting y me até con una cuerda a su trineo, y así fui hasta que alcanzamos 85° 5’ S —quinientos cincuenta kilómetros—. Sí, fue una agradable sorpresa. Nunca soñamos con marchar con esquís hasta el Polo. Gracias al brillante talento de Hanssen como guía de perros, pudimos hacerlo con facilidad. Los tenía bien controlados y ellos sabían quién era el jefe. Sabían que en el preciso momento que no cumplieran con su trabajo tendrían una reprimenda y a continuación una buena paliza. Por supuesto, como ocurre siempre, la propia naturaleza es la mejor disciplina, pero

repetir las cosas ayuda a recordar durante más tiempo cómo comportarse. Así, pronto completamos la marcha del día y montamos el campamento muy temprano.

A la jornada siguiente teníamos ya a la vista las grandes crestas del este, las cuales habíamos visto por primera vez en el segundo viaje para montar el depósito entre 81° y 82° S, lo que demostraba que la atmósfera estaba muy limpia. De todas formas, no pudimos ver más de lo que vimos la primera vez. Después de la experiencia adquirida construyendo los mojones de nieve, nos dimos cuenta de que, en nuestro camino hacia el Sur, también podían ser unas magníficas señales para nuestro regreso, por lo que decidimos adoptar este sistema de marcas cuanto pudimos. Construimos un total de ciento cincuenta con una altura de dos metros, empleando hasta nueve mil bloques de hielo que cortamos con unos largos cuchillos para nieve. En cada uno dejamos un papel donde indicamos su número y su posición, así como la distancia y dirección en la que se encontraba el siguiente hacia el norte. Quizá parezca que mi prudencia era exagerada, pero siempre me pareció que toda precaución era poca en esta interminable y monótona superficie. Si hubiésemos perdido aquí nuestro camino, nos hubiera sido muy difícil llegar a casa. Además, construir estos hitos tenía otras ventajas que todos pudimos apreciar. Cada vez que parábamos a construir alguno, los perros tenían un descanso, y era algo que necesitaban para poder mantener el ritmo de la marcha.

El primer monolito lo levantamos a 80° 23’ S y continuamos haciendo uno cada trece o quince kilómetros. El día 29 tuvimos que sacrificar el primer perro de un disparo, *Bone*, del equipo de Hanssen. Era demasiado viejo para seguir, sólo entorpecía la marcha. Lo enterramos bajo uno de los monolitos, lo que nos alegró bastante —o más bien a los perros— más adelante.

Ese mismo día alcanzamos el almacén a 81° S, nuestra segunda referencia de importancia. Nos habíamos desviado ligeramente hacia el este en nuestra ruta, pero pudimos ver desde lejos las pequeñas piezas de las cajas que habíamos usado como marcas a cada uno de los lados del depósito. Cuando las examinamos, no presentaban signos de haber sufrido nevadas; estaban según las habíamos colocado. En las cercanías del

almacén cruzamos dos respetables grietas; aparentemente estaban rellenas de nieve y no nos dieron mayor problema. Llegamos al depósito a las dos de la tarde; todo estaba en perfecto orden. La bandera al viento parecía como si la hubiésemos puesto ese mismo día, cuando en realidad llevaba ondeando casi ocho meses. Los montones de nieve que rodeaban el almacén medían aproximadamente medio metro de altura.

El día siguiente amaneció brillante, tranquilo y claro. Realmente, el sol quemaba la piel de la cara. Sacamos todas nuestras ropas de piel para que se secasen ya que en el fondo del saco de dormir siempre había algo de escarcha. También tuvimos una buena oportunidad de determinar nuestra posición y verificar nuestras brújulas, que resultaron estar correctas. Repusimos las provisiones que habíamos consumido en el viaje y reanudamos la marcha el 31 de octubre.

La mañana siguiente amaneció con una espesa niebla, con un tiempo muy desagradable, y quizá lo notamos más después del buen día anterior. Cuando hicimos este camino la primera vez que nos dirigimos al sur, los perros de Hanssen cayeron en una grieta, pero no tuvo mayor importancia; aparte de eso, no tuvimos problemas. Ni esperábamos tenerlos ahora, aunque en estas regiones lo más inesperado ocurre frecuentemente. La nieve estaba muy suelta y el paso se hacía pesado; de vez en cuando cruzamos estrechas grietas. En un momento dado pudimos ver a través de la niebla un gran agujero; podríamos haber pasado muy cerca de él o no haberlo visto de lo espesa que era la niebla. Todo fue bien hasta que recorrimos veintidós kilómetros. En ese momento, Hanssen tuvo que cruzar una grieta de un metro de ancho, y justo en ese momento tuvo la mala suerte de enganchar su esquí en las correas del último de sus perros, quedando cruzado sobre la grieta. La situación parecía fea. Los perros habían pasado y estaban a medio metro del precipicio; el trineo estaba justo sobre la grieta y se había girado según Hanssen caía, con lo que fácilmente se podía alinear con la grieta y caer dentro. Los perros se percataron rápidamente de que su guía y señor no se encontraba en posición de «ordeno y mando» y no dejaron escapar la oportunidad. Como un montón de tigres rugientes se abalanzaron unos contra otros hasta que los pelos volaron. Evidentemente, esto producía pequeños pero fuertes tirones sobre

los arneses, con lo que el trineo se giraba más y más, al mismo tiempo que los perros, en el fragor de la batalla, cada vez se acercaban más al borde. Si aquello continuaba, todo estaría perdido irremediablemente. Uno de nosotros saltó la grieta, se metió en medio de la lucha y afortunadamente logró detenerla. Al mismo tiempo, Wisting lanzó una cuerda a Hanssen y lo sacó de su desagradable situación —aunque, más adelante, pensé en mi interior si Hanssen no habría disfrutado del momento: cruzado sobre un abismo, con la perspectiva de caer abajo en cualquier momento, eso era justamente lo que le gustaba—. Una vez que rescatamos el trineo, completamos nuestros veintisiete kilómetros y acampamos.

Desde 81° S comenzamos a levantar monolitos cada nueve kilómetros. Al día siguiente alcanzamos -34,5° C, la temperatura más baja de todo el viaje. El viento soplaba del sur-sudeste, aunque no muy fuerte. No daba la impresión de ser verano. Desde entonces nuestro rumbo siempre fue en dirección sur. Y nos acostumbramos a almorzar mientras construíamos el monolito a mitad de camino de la etapa del día. La comida no era de postín, tan sólo tres o cuatro galletas de harina de avena. Si alguno quería beber agua al mismo tiempo, tenía que mezclar nieve con las galletas —estábamos «a pan y agua»—. No es una dieta muy demandada en nuestra latitud nativa, pero en este mundo las latitudes marcan una gran diferencia. Si alguien nos hubiera ofrecido algo más que «pan y agua», se lo hubiésemos aceptado gustosamente.

Ese día cruzamos la última grieta en mucho tiempo, y sólo tenía unos cuantos centímetros de ancha. La superficie que se presentaba ante nosotros era grandiosa, extensa y sin apenas ondulaciones. Pudimos darnos cuenta de ello porque los mismos monolitos que levantábamos desaparecían rápidamente.

El 2 de noviembre llegó una tormenta desde el sur, con abundante nieve. La marcha fue muy dura, pero los perros arrastraron los trineos mejor de lo que esperábamos. La temperatura subió, como era habitual cuando el viento soplaba de este cuadrante: -25,5° C. Era un placer estar a la intemperie con semejante temperatura, aunque hiciera un poco de viento. Al día siguiente tuvimos una ligera brisa del norte. La pesada marcha del día anterior había cambiado completamente; ahora teníamos la mejor superficie que

pudiéramos desear y esto hizo que nuestros perros se lanzaran a galope tendido. Aquel día confiábamos en llegar al almacén situado a 82° S, pero con la abundante niebla que había nuestras esperanzas de lograrlo eran pequeñas. Durante la tarde cubrimos la distancia en la que deberíamos llegar al depósito, pero no lo encontramos. De todas formas, no podíamos ver más allá de diez trineos, o poco más. Lo más sensato en estas circunstancias era acampar y esperar a que despejase.

A las cuatro de la mañana del día siguiente apareció el sol. Esperábamos que lograse calentar el ambiente y dispersar la niebla y de esta forma poder continuar. Qué mañana tan estupenda, con una luz brillante y un clima apacible. Todo estaba en calma total, la calma del inmenso desierto, totalmente llano y blanco, que estaba ante nosotros. Aunque no del todo; en la distancia la llanura se quiebra: sobre el blanco hay un toque de color. Habíamos alcanzado nuestra tercera meta, el puesto más avanzado de la civilización. Nuestro último almacén estaba ante nosotros; sentimos un alivio inenarrable. Ahora, la victoria parecía medio conseguida. A causa de la niebla, nos habíamos desviado cinco kilómetros y medio hacia el oeste, aunque ahora podíamos apreciar que, de haber seguido la marcha del día anterior, nos hubiésemos cruzado con la línea de banderas. Allí estaban todas, una tras otra, con su pequeña tira de tela negra ondeando orgullosamente, como si reclamaran los honores por la forma en que habían cumplido con su trabajo. Aquí, en el depósito situado a 81° S, apenas se podía ver restos de nevadas. Las formaciones de hielo que rodeaban el almacén no llegaban a medio metro, la misma altura que otras vistas anteriormente. Estaba claro que se mantenían las mismas condiciones atmosféricas en toda la región. El almacén estaba tal cual lo habíamos construido, al igual que los trineos, que se encontraban según los habíamos dejado. La nieve caída y el hielo no habían llegado a cubrirlos. Las pequeñas placas de hielo que había nos ofrecieron un excelente lugar para poner la tienda, ya que eran firmes y resistentes. De inmediato nos pusimos manos a la obra. Lo primero fue enviar a *Uranus* al otro mundo; aunque siempre nos había dado la impresión de ser un perro que estaba en los huesos, ahora podíamos ver que tenía bastantes grasa en el lomo; cuando alcanzásemos este punto a nuestro regreso sería muy apreciado. *Jaala*

tampoco parecía estar en buenas condiciones, pero le dimos una noche más. Había suficiente pemmican para perros como para darles de comer de manera abundante y además cargar los trineos de nuevo. Estábamos tan bien provistos de todo, que pudimos dejar atrás una considerable cantidad para el viaje de regreso.

Pasamos allí el día siguiente para que los perros pudieran descansar por última vez. Aprovechamos el buen tiempo para secar nuestros equipos y verificar los instrumentos de medida. A la llegada de la tarde todo estaba preparado; entonces pudimos recordar con satisfacción el buen trabajo realizado en otoño; habíamos conseguido llevar nuestra base desde 78° 38’ hasta 82° S tal como estaba previsto. *Jaala* siguió los pasos de *Uranus*; los dejamos en lo alto del almacén, junto con otros ocho cachorros que nunca llegaron a ver la luz del día. Durante nuestra estancia decidimos hacer monolitos de nieve cada cinco kilómetros e ir dejando almacenes a cada grado de latitud. Aunque en ese momento los perros arrastraban los trineos con facilidad, sabíamos que sería un duro trabajo ir tirando siempre de grandes cargas durante tan largo camino. Cuanto antes fuésemos descargando peso, mejor.

El 6 de noviembre a las ocho de la mañana dejamos la latitud 82° S. Ahora estaba ante nosotros lo desconocido; ahora comenzaba en serio nuestro trabajo. La apariencia de la barrera era igual por todas partes, plana, con una superficie espléndida. En el primer monolito tuvimos que sacrificar de un disparo a *Lucy*. Para todos fue una lástima tener que acabar con la vida de una criatura tan hermosa, pero no podíamos hacer otra cosa. Sus amigos —*Karenius, Sausen* y *Schwartz*— miraron con tristeza el lugar donde dejamos su cuerpo cuando pasaron al lado, pero el deber les reclamaba y el látigo silbó peligrosamente cerca, aunque ellos parecieron no oírlo. La etapa diaria aumentó a treinta y siete kilómetros, de manera que tardaríamos tres días en recorrer la distancia de un grado.

El día 7 decidimos detenernos para descansar un día. Los perros habían trabajado maravillosamente y se encontraban ahora en la mejor condición, tanto de salud como de forma física. Cubrían la distancia diaria con la mayor facilidad, a una velocidad de siete kilómetros y medio por hora. Nosotros no teníamos que mover ni un pie; sólo teníamos que dejarnos

arrastrar. Esa misma tarde tuvimos que poner fin a la vida de *Else*, la última de nuestras damas. Era el orgullo y el adorno del equipo de Hassel; pero nada se podía hacer por ella. La dejamos en lo alto de un monolito.

Cuando paramos esa tarde a 82° 20’ S, vimos en dirección sudoeste varias masas de nubes muy compactas de un color muy apagado, semejantes a las que se forman sobre tierra. Sin embargo, no podíamos haber llegado a tierra esa tarde; pero al día siguiente, cuando salimos de la tienda y dirigimos nuestros prismáticos en esa dirección, allí estaba la tierra, altiva y clara a la luz de la mañana. Pudimos distinguir varias cumbres y determinar que era la tierra que se extendía al sudeste del glaciar Beardmore en la tierra de Victoria del Sur. Nuestra ruta había ido hacia el sur geográfico todo el tiempo; en este punto nos encontrábamos a unos cuatrocientos kilómetros al este del glaciar Beardmore. Nuestra ruta continuaría hacia el sur geográfico.

Esa misma tarde —8 de noviembre— alcanzamos los 83° de latitud sur según nuestros cálculos. La altura del sol al mediodía de la siguiente jornada nos indicó 83° 1’ S. Construimos un almacén con las provisiones para cuatro días de cinco hombres y doce perros; lo hicimos cuadrado, de dos metros de lado, con fuertes y sólidos bloques de hielo. En su parte superior colocamos una bandera. Esa misma tarde nos ocurrió algo muy extraño; tres perros desertaron y se dirigieron hacia el norte siguiendo nuestras viejas huellas. Eran los favoritos de *Lucy*, se les había metido en la cabeza que estaban en la obligación de regresar para cuidar a su amiga. Fue una gran pérdida para todos nosotros, especialmente para Bjaaland; los tres eran animales de primera clase, de los mejores que teníamos. Tuvo que tomar un perro prestado del equipo de Hanssen y, si bien no podía marchar igual que antes, la verdad es que fue capaz de mantenerse en su sitio.

El día 10 nos orientamos gracias a una cadena montañosa que iba derecha al sur, situada al oeste geográfico. Cada día se perfilaba la tierra más y más cerca y podíamos distinguir más y más detalles: enormes cumbres, cada una más alta y más grande que la anterior, se alzaban a una altura de cuatro mil quinientos metros. Lo que más nos impactó fueron las laderas desnudas que mostraban estas montañas; esperábamos verlas cubiertas de mucha más nieve. El monte Fridtjof Nansen, por ejemplo, tenía

una tonalidad azul oscura; tan sólo la cumbre estaba coronada por una enorme capucha de brillante hielo que se levantaba por encima de los cuatro mil quinientos metros. Más lejos hacia el sur se levantaba el monte Don Pedro Christophersen, cubierto de nieve, aunque su inclinada cumbre mostraba la piedra desnuda. Aún más al sur los montes Alice Wedel Jarlsberg, Alice Gade y Ruth Gade aparecían ante nuestra vista; todos cubiertos de nieve desde la cima a la base. No recuerdo haber visto nunca un paisaje más hermoso y remoto. Incluso desde donde nos encontrábamos creíamos ser capaces de ver posibles rutas de subida por diferentes sitios. Allí estaba el glaciar de Liv[25], por ejemplo, que ofrecía indudablemente una buena y uniforme ascensión, pero nos quedaba demasiado al norte. Era enormemente extenso y sería muy interesante de explorar. Las montañas Corona del Príncipe Olav parecían menos prometedoras, y también quedaban demasiado al norte. Aparentemente un poco al oeste, en dirección sur, había un buen lugar para ascender. Las montañas más cercanas a la barrera no parecían ofrecer mucha dificultad. Lo que podríamos encontrar más adelante entre las montañas Don Pedro Christophersen y Fridtjof Nansen no era fácil de describir.

El día 12 alcanzamos la latitud 84° S. Ese día hicimos un interesante descubrimiento: una cadena montañosa discurría hacia el este desde donde nos encontrábamos, formando un semicírculo que se unía a las montañas de la tierra de Victoria del Sur. Esta formación estaba en dirección al sur geográfico y nuestra ruta nos llevaba directamente hacia allí.

En el depósito a 84° S dejamos, además de las consabidas provisiones para cuatro días de cinco hombres y doce perros, un bidón con diecisiete litros de parafina. Teníamos cerillas en abundancia y podíamos ir distribuyéndolas por todos los almacenes. La superficie se mantenía tan plana como en días anteriores y la marcha no podía ser mejor de lo que era. Pensamos que el día de descanso para los perros, que al principio creímos necesario en cada grado de avance, podía ser innecesario; daba la impresión de que nunca estaban cansados. Uno o dos habían mostrado indicios de no tener bien las patas, pero ahora se encontraban en perfecto estado. En vez de perder fuerza, parecía que los perros estaban más fuertes y activos cada día. Ellos también habían divisado la tierra y la negra mole del monte

Fridtjof Nansen parecía atraerles especialmente; a menudo Hanssen tenía que emplearse a fondo para mantenerles en la ruta correcta. Sin esperar más, dejamos la latitud 84° S al día siguiente y nos guiamos por los aullidos que nos precedían.

Ese día recorrimos treinta y siete kilómetros entre una espesa niebla, sin ver nada de tierra. Era difícil tener que avanzar a ciegas por una zona desconocida, pero sólo podíamos esperar a que el tiempo mejorase. La noche anterior oímos, para variar, un ruido sobre el hielo. No fue nada especialmente grande, sonó bajo nuestra tienda como si fuese fuego disperso de infantería, unos pocos disparos de rifle aquí y allí; la artillería aún no había llegado. No le hicimos ningún caso, aunque escuché a un hombre decir por la mañana: «Por Dios, esta noche no he sido capaz de pegar ojo». Puedo testificar que lo que decía no era verdad, ya que estuvo a punto de echarnos a todos fuera de la tienda con sus ronquidos. Durante la mañana cruzamos bastantes grietas aparentemente nuevas, la mayoría de no más de unos centímetros de ancho. Debían ser una pequeña perturbación producida por uno de los numerosos glaciares terrestres. A la noche siguiente todo estuvo bastante tranquilo y ya no volvimos a oír el menor sonido.

El 14 de noviembre alcanzamos los 84° 40’ S. Ahora estábamos aproximándonos rápidamente a tierra; la cadena montañosa del este parecía girar hacia el nordeste. Nuestra ruta de ascensión, elegida desde hacía mucho tiempo y en la que teníamos puestos nuestros ojos según avanzábamos, nos desviaría un poco hacia el oeste, pero era tan poco que no había que tenerlo en cuenta. El semicírculo que vimos hacia el sur nos causó una impresión inquietante, pues parecía presentar un terreno muy irregular. A lo largo del día siguiente las características de la superficie empezaron a cambiar; grandes formaciones onduladas parecían levantarse cada vez más y más altas, según se encontraban más cerca de tierra firme, y en una de las bajadas nos encontramos con un terreno muy accidentado. En un tiempo pasado estas inmensas grietas y abismos habrían hecho que este paso fuera prácticamente imposible, pero ahora se encontraban llenas de nieve y no tuvimos dificultad en cruzarlas.

Ese día, 15 de noviembre, alcanzamos los 85° S y acampamos en la cima de una de aquellas ondulaciones. El valle que atravesamos al día siguiente era bastante ancho y se elevaba considerablemente en el otro lado. Hacia el oeste, en la dirección más cercana a tierra, las ondulaciones eran tan altas que ocultaban gran parte de la tierra firme. Durante la tarde construimos el almacén habitual y al día siguiente continuamos con nuestro viaje. Según habíamos visto desde nuestro campamento, teníamos que cruzar una inmensa ondulación; la ascensión al otro lado nos hizo pasar un calor bastante molesto bajo un poderoso sol, aunque no debían ser más de noventa metros según el barómetro. Desde el punto más alto de esta ondulación la barrera se extendía ante nosotros totalmente plana en un principio, aunque en la distancia podíamos apreciar irregularidades. Ahora tendremos alguna diversión hasta llegar a tierra, pensé; parecía totalmente natural que la barrera, aquí constreñida, presentase mucha zonas resquebrajadas. Las irregularidades consistían en grandes y antiguas grietas, parcialmente cubiertas de nieve, que pudimos evitar con mucha facilidad. Seguidamente apareció ante nosotros otra gran depresión, con su consiguiente gran subida al otro lado. Nos dirigimos directamente hacia allí; la superficie era completamente lisa, sin ninguna señal de grietas o agujeros por ningún sitio. Pensé que las encontraríamos al llegar a la cumbre. Fue una tarea difícil subir colina arriba, ya que no estábamos del todo acostumbrados a esas pendientes. Yo estiraba mi cuello más y más para poder ver mejor. Finalmente llegamos arriba y ¡qué visión nos encontramos! Ni una irregularidad, ni un solo signo de perturbación; serena y totalmente lisa, la ascensión continuaba. Creo que fue entonces cuando alcanzamos tierra firme; probablemente las grandes grietas que habíamos evitado más abajo formaban el límite. El altímetro indicaba 283 metros sobre el nivel del mar.

Nos encontrábamos justo debajo de la subida y teníamos que tomar la decisión final de hacerlo por aquí. Decidimos acampar en este punto. Aún era muy temprano, pero teníamos muchas cosas que hacer y decidir antes del día siguiente. Teníamos que revisar la totalidad de las provisiones, llevar con nosotros lo único necesario para el resto del viaje y dejar atrás lo demás en un almacén. Lo primero, entonces, fue acampar, calcular nuestra

posición, alimentar a los perros y soltarlos de nuevo, meternos en la tienda, preparar algo de comer y revisar el libro de las provisiones.

En ese momento habíamos llegado a uno de los puntos más críticos de nuestro viaje. Teníamos que organizar nuestro plan de la mejor manera para hacer que nuestra ascensión fuera lo más fácilmente posible y que nos llevara hasta el final. Nuestros cálculos tenían que ser muy cuidadosos y tomar en cuenta todas y cada una de las posibilidades. Todas las decisiones importantes las discutíamos de manera conjunta. La distancia que teníamos ante nosotros, desde este punto al Polo, y vuelta, era de mil cien kilómetros. Calculando el ascenso que teníamos ante nosotros, con obstáculos imprevistos, y contando con que finalmente las fuerzas de nuestros perros se reducirían poco a poco a una fracción de las que ahora tenían, decidimos llevar provisiones y equipo para sesenta días de trineo y dejar aquí el resto —suficientes para treinta días—. Después de la experiencia que teníamos, calculamos que regresaríamos a este punto sólo con doce perros. En aquel momento teníamos cuarenta y dos. Nuestro plan era llevar los cuarenta y dos por la llanura; después se sacrificarían veinticuatro y proseguiríamos el viaje con tres trineos y dieciocho perros. De estos últimos dieciocho, si en nuestra opinión fuera necesario, sacrificaríamos seis para regresar hasta aquí con doce. Como el número de perros disminuiría, los trineos debían ser cada vez más ligeros, hasta que al llegar al número de doce perros sólo habríamos tenido que abandonar dos trineos. De nuevo en esta ocasión nuestros cálculos fueron muy aproximados; sólo tuvimos un pequeño error en la estimación del número de días —nos llevó ocho días menos de lo planeado—. El número de perros fue exacto; regresamos a este punto con doce.

Capítulo XI. A través de las montañas

Al día siguiente, 17 de noviembre, comenzamos la ascensión. En previsión de cualquier contingencia, dejé en el almacén un papel con información del camino que intentábamos tomar por las montañas, junto con el plan de lo que pensábamos hacer, nuestro equipo, provisiones, etc. El tiempo era bueno, lo que venía siendo habitual, al igual que la marcha. Los perros superaron nuestras expectativas; las dos cuestas más empinadas las subieron al trote. Empezamos a pensar que no habría problema que no pudiésemos superar; los casi ocho kilómetros recorridos el día anterior, y que imaginábamos que también serían suficientes para hoy, aun los hicimos en menos tiempo con los trineos cargados. Los pequeños glaciares que teníamos que ascender resultaron ser bastante empinados y en algunos lugares tuvimos que arrastrar un par de trineos uniendo dos equipos de perros. Estos glaciares parecían ser bastante antiguos y daban la impresión de estar totalmente inmóviles. No se veían grietas recientes; las que encontramos eran largas y anchas, pero con los bordes muy redondeados por todas partes y prácticamente llenas de nieve. Para evitar caer en ellas a la vuelta, construimos nuestros monolitos de tal forma que nos indicaran el camino abierto entre ellos, libre de cualquier peligro. En estas colinas no solíamos llevar ropa polar; el sol, que brillaba alto y limpio, nos acaloraba bastante y nos obligaba a desprendernos de la mayoría de nuestras prendas. Pasamos junto a varias cumbres de entre novecientos y dos mil cien metros de altura; la nieve de una de ellas estaba teñida de un marrón rojizo.

Aquel primer día recorrimos una distancia de dieciocho kilómetros y medio, ascendiendo seiscientos metros. Ese día establecimos nuestro campamento sobre un pequeño glaciar entre enormes grietas; al frente y a los lados se elevaban altísimas cumbres. Una vez montada la tienda, organizamos dos partidas para estudiar el camino a seguir. Unos —Wisting

y Hanssen— tomaron el curso del glaciar, que parecía la ruta más fácil desde el lugar donde habíamos puesto la tienda; este camino ascendía rápidamente a mil doscientos metros y desaparecía en dirección sudoeste entre dos cumbres. Bjaaland formaba el otro equipo. Naturalmente, esta ascensión le parecía demasiado aburrida y comenzó a subir por la parte más empinada de la montaña. Le vi desaparecer por la cumbre, en lo alto, como una mosca. Hassel y yo nos quedamos realizando las tareas del campamento y del interior de la tienda.

Nos sentamos dentro a charlar, cuando de pronto escuchamos que alguien se acercaba silbando hacia la tienda. Nos miramos uno a otro; un compañero llegaba a toda velocidad. No tuvimos dudas de quién era: Bjaaland, por supuesto. Debía estar recordando viejos tiempo. Tenía muchas cosas que contarnos; entre otras, había encontrado «un buen descenso» por el otro lado. Yo no tenía muy claro lo que para él significaba «bueno». Para asegurarme, le pregunté si era tan bueno como la ascensión que habíamos hecho. Entonces oímos cómo llegaban los otros, aunque aún muy lejos. Ellos también habían cubierto mucho terreno, pero no hablaban de «buen descenso». Aunque ambas partidas coincidían en que por desgracia tendríamos que volver a descender. Habían visto inmensos glaciares que se extendían bajo nosotros y discurrían de este a oeste. Surgió una larga discusión entre los dos equipos, rivalizando por sus «descubrimientos».

—Sí, pero fíjate, Bjaaland, pudimos ver que desde donde estabas había una caída en vertical.

—Vosotros no podíais verme. Os digo que estaba al oeste de la cumbre que se encuentra al sur de la cumbre que…

Me negué a prolongar la discusión un momento más. La manera en la que los dos equipos habían desaparecido y vuelto de nuevo a aparecer me dio los argumentos para decidirme a favor de la ruta tomada por los que habían llegado últimos. Agradecí a estos hombres su empeño y su agotadora caminata en interés de la expedición y me fui directamente a dormir. Soñé toda la noche con montañas y precipicios, y me desperté con Bjaaland silbando desde el cielo. Expliqué una vez más por qué me había decidido por aquella ruta y me marché de nuevo a dormir.

A la mañana siguiente debatimos si no sería mejor llevar los trineos de dos en dos; los glaciares que se nos presentaban eran los suficientemente empinados como para poner dos equipos en cada trineo. En muy poca distancia ascendían a seiscientos metros. Pero decidimos, primeramente, intentarlo con equipos de uno en uno. Los perros nos habían mostrado unas aptitudes muy por encima de las que habíamos supuesto; quizá fueran capaces de hacerlo. Salimos de la tienda. Comenzamos la ascensión inmediatamente —buen ejercicio después de desayunar casi un litro de chocolate—. Nuestra marcha no era rápida, pero íbamos avanzando en nuestro camino. A veces daba la impresión de que el trineo se paraba, pero un grito del guía y un chasquido del látigo y los perros se ponían en movimiento. Fue un buen comienzo del día, aunque en cuanto terminamos la subida les dimos un bien merecido descanso. Cruzamos al otro lado por un estrecho paso. Un magnífico panorama apareció ante nosotros. Este paso terminaba en una pequeña meseta, que unos cuantos metros más adelante caía por una pronunciada pendiente hasta llegar a un largo valle. A nuestro alrededor, una cumbre tras otra, por todos lados. Una vez que dejamos atrás este paisaje, pudimos seguir mejor nuestro rumbo. Ahora podíamos ver la cara sur de la inmensa montaña Nansen y la de Don Pedro Christophersen en toda su extensión. En medio de estas montañas podíamos seguir el curso de un glaciar que ascendía formando terrazas a ambos lados. Parecía que la superficie estaba bastante quebrada y peligrosa, pero pudimos abrir una vía entre las numerosas grietas y avanzar un largo trecho, aunque también vimos que no nos iba a permitir atravesarlo completamente. Entre la primera y la segunda terraza el hielo estaba intransitable, pero encontramos una cornisa sólida junto a la montaña; «Don Pedro» nos ayudaría. Hacia el norte, a lo largo de la montaña Nansen, no había otra cosa que caos, era imposible pasar por allí. Construimos un gran monolito donde nos encontrábamos y desde allí trazamos nuestra ruta con ayuda de la brújula.

Regresé hasta el paso que habíamos cruzado para ver la barrera por última vez. La nueva cadena montañosa aparecía puntiaguda y limpia; podíamos distinguir cómo giraba desde el este en dirección este-nordeste, para desaparecer por el nordeste a 84° S, según nuestros cálculos. Vista desde esta altura daba la impresión de que la cadena montañosa continuaba

aún más lejos. Según nuestro barómetro, la terraza en la que nos encontrábamos estaba a mil doscientos metros sobre el nivel del mar. Desde aquí sólo había un camino de descenso y comenzamos a bajar. Teníamos que hacerlo con muchísimo cuidado ya que al llevar los trineos cargados, la velocidad de estos podía llegar a ser incontrolable. Si esto ocurría no sólo había peligro de que arrollase a los perros, sino también de chocar contra un bloque de hielo y hacerse pedazos. Esto era lo más importante de todo, ya que los trineos llevaban el medidor de distancias. De todas formas, en las bajadas colocábamos cuerdas en los patines de los trineos a modo de frenos. Era una cosa muy simple, bastaba enrollar un trozo de cuerda alrededor de cada patín; cuantas más vueltas les dábamos, más eficaz era el freno. El arte consistía en dar el número exacto de vueltas para conseguir la frenada exacta. Este cálculo no siempre era acertado y como consecuencia, antes de llegar al final del descenso, tuvimos varias colisiones. Uno de los guías, concretamente, parecía tener un especial desprecio por los frenos adecuados; descendía como un relámpago, arrollando a cualquiera que estuviese delante. Con la práctica llegamos a evitarlo, pero las cosas pintaron mal en varias ocasiones.

La primera bajada fue de doscientos cincuenta metros; después tuvimos que cruzar un ancho y agotador valle antes de ascender de nuevo. La nieve entre las montañas estaba muy suelta y era profunda, lo que hizo que los perros hicieran un duro trabajo. Todos los ascensos que siguieron fueron por glaciares bastante empinados, y el último fue el de mayor pendiente de toda la jornada; fue una difícil tarea, incluso poniendo equipos dobles de perros. Marchar en cabeza de los perros por estas cuestas, como pude comprobar, era un asunto que Bjaaland llevaba a cabo de manera más satisfactoria que yo, con lo que le cedí el puesto. El primer glaciar era elevado, pero el segundo era como la pared de una casa. Era una delicia ver cómo Bjaaland usaba allí sus esquís; estaba claro que no era la primera vez que subía una montaña de esa manera. No era menos interesante ver a los perros y a los guías acometer estas subidas. Hanssen llevaba él solo uno de los trineos; Wisting y Hassel el otro. Iban a empujones, paso a paso, hasta que llegaban a la cima. Con todo, el segundo equipo en subir lo tenía más fácil siguiendo las huellas del primero.

En aquel momento estábamos a mil cuatrocientos metros de altitud, y la última subida, casi cuatrocientos metros. Habíamos llegado a una llanura; después de que los perros descansaran reanudamos la marcha. Ahora, según avanzábamos, teníamos una mejor visión del camino a seguir, que antes las montañas nos habían negado. Un enorme glaciar se abría ante nosotros, según podíamos ver, extendiéndose desde la barrera y entre las montañas más altas, discurriendo de este a oeste. Era por este glaciar por donde tendríamos que llegar a la planicie; lo veíamos de manera clara. Antes de llegar aún teníamos que hacer un descenso y desde aquí arriba podíamos distinguir los bordes de una gran brecha que por prudencia decidimos ir a inspeccionar con antelación. Como pensábamos, hasta allí llegaba el borde de un glaciar, con largas y feas grietas en muchos lugares; pero no era tan difícil como para impedir que alcanzásemos, aunque siempre con precaución y usando buenos frenos, la zona helada principal del glaciar Axel Heiberg. El plan que nos habíamos propuesto era tratar de remontarlo por donde se levantaban abruptas masas de hielo entre las dos montañas. La tarea, finalmente, fue más dura de lo que habíamos creído. En primer lugar, la distancia fue tres veces mayor de lo que pensábamos y, en segundo lugar, la nieve estaba tan suelta y profunda que dificultó en gran medida el trabajo de los perros, y más después de los anteriores esfuerzos. Establecimos nuestra ruta a lo largo de la vía abierta que habíamos sido capaces de seguir entre las numerosas grietas hasta la primera terraza. Allí, glaciares afluentes llegan de todas partes a unirse al principal; uno de estos pequeños brazos fue el que alcanzamos esa tarde, justo debajo de Don Pedro Christophersen.

El pie de la montaña donde colocamos nuestro campamento era un caos de inmensos bloques de hielo. El glaciar en el que nos encontrábamos estaba muy quebrado, pero, como en todos los demás, las grietas eran antiguas y se desplazaban con el glaciar. La nieve también estaba muy suelta y tuvimos que prensarla con los pies para colocar la tienda, pudimos clavar el mástil sin encontrar resistencia; probablemente hubiera estado mejor no clavarlo tanto. Por la tarde, Hanssen y Bjaaland salieron a reconocer la zona y se encontraron con las dificultades que habíamos visto en la distancia. El camino para llegar a la primera terraza fue fácilmente

accesible; el terreno que nos separaba hasta la segunda aún estaba por descubrir.

Fue un duro trabajo subir al día siguiente desde la primera terraza. El brazo del glaciar que teníamos que subir no era muy largo, pero sí con pendiente y lleno de grandes grietas; teníamos que hacerlo por turnos, con dos equipos de trineo a la vez. El ritmo de la marcha era, afortunadamente, mejor que el día anterior y la superficie del glaciar era lisa y firme, con lo que los perros realizaron un estupendo trabajo. Bjaaland iba de avanzadilla en estos empinados glaciares, y le costó trabajo mantenerse delante de aquellos inquietos animales. Nadie podría haber pensado que estuviéramos entre 85° y 86° S: el calor era hasta desagradable y, aunque íbamos ligeramente vestidos, sudábamos como si estuviésemos corriendo por los trópicos. Ascendíamos de manera rápida y, a pesar de los repentinos cambios de presión, no teníamos dificultades para respirar, ni dolores de cabeza, ni otras molestias. Estábamos seguros de que todas estas sensaciones harían su aparición con el tiempo. Teníamos muy presente en nuestra memoria la descripción de Shackleton acerca de su marcha sobre la planicie, cuando hablaba de violentos dolores de cabeza y otros síntomas desagradables que estaban a la orden del día.

En un tiempo relativamente corto alcanzamos la cornisa del glaciar, la cual habíamos visto desde muy lejos; la superficie no era muy lisa y terminaba en una ligera subida hasta el borde. Cuando llegamos al lugar hasta donde Hanssen y Bjaaland habían llegado en su viaje de reconocimiento la tarde anterior, tuvimos un buen panorama del camino que había por el glaciar. Seguir adelante era una tarea imposible; habría que pasar entre dos grandes montañas, y la superficie era una grieta tras otra, tan enormes y complicadas, que tuvimos que reconocer que nuestro avance futuro estaba complicado. Ascender Fridtjof Nansen no era factible; esta montaña se elevaba perpendicular, con tramos de roca desnuda y formaciones glaciares tan salvajes y quebradas, que nos obligaron a desechar cualquier pensamiento de cruzar en esa dirección. Nuestra única posibilidad era dirigirnos hacia Don Pedro Christophersen; allí, tan lejos como la vista alcanzaba, la conexión entre el glaciar y tierra firme ofrecía posibilidades de futuros progresos. Sin solución de continuidad, la nieve del

glaciar se unía con la de la ladera de la montaña, la cual ascendía rápidamente hacia su peculiar cumbre desnuda. De todas formas, nuestra visión no llegaba muy lejos. La primera parte de la montaña tenía una cresta que discurría de este a oeste, en la cual podíamos ver enormes precipicios por todas partes. Desde donde nos encontrábamos, teníamos la impresión de que seríamos capaces de continuar nuestro camino bajo esa cresta sorteándolos, y de esta forma llegar más allá de este difícil tramo del glaciar. Estábamos seguros de tener éxito, pero no lo estaríamos del todo hasta que no llegásemos a la misma cresta.

Tomamos un pequeño descanso y continuamos. Estábamos impacientes por ver si podíamos avanzar hacia arriba. No había duda de que tendríamos que hacerlo formando equipos dobles; primero subiríamos los trineos de Hanssen y Wisting, y después los otros dos. No es que nos hiciera mucha gracia tener que recorrer dos veces este tramo, pero las condiciones se imponían. Hubiésemos estado más contentos de haber sabido que este era el último ascenso que requeriría equipos dobles; pero aún no lo sabíamos y menos aún nos lo imaginábamos. El mismo duro trabajo y los mismos problemas para conseguir que los perros mantuviesen el paso y llegar finalmente bajo la cresta rodeada de precipicios. Ni se nos ocurrió seguir adelante sin explorar antes el terreno. Desde luego, la marcha del día no había sido particularmente larga, pero el tramo recorrido nos había dejado extenuados. Por tanto, acampamos; montamos la tienda a una altitud de mil setecientos veintidós metros sobre el nivel del mar.

De inmediato nos dedicamos a reconocer el terreno, y lo primero que hicimos fue examinar la vía que habíamos visto desde más abajo. Nos conducía en línea recta hacia el glaciar, de este a oeste, de la manera más corta. Aunque no siempre la línea más corta es la mejor; en cualquier caso, podíamos confiar en que otra ruta más larga tuviera mejores condiciones. El camino más corto era terrible, aunque posiblemente no del todo impracticable, y sería el mejor de no encontrar otro. Primero tendríamos que superar una difícil pendiente, totalmente lisa, que formaba un ángulo de 45° y terminaba en un precipicio sin fondo. No sería muy agradable atravesarla con los esquís y menos aún hacerlo con los trineos cargados. La posibilidad de que un trineo con su guía cayera por la pendiente y

desapareciera en aquel enorme abismo, era considerable. Cruzamos con los esquís y continuamos nuestra exploración. La ladera de la montaña por la que íbamos avanzando se iba haciendo poco a poco cada vez más estrecha, entre vastas fisuras por arriba y por abajo, hasta que finalmente cruzamos por un estrecho puente, poco más ancho que un trineo, y llegamos al glaciar. A cada lado del puente había un profundo y azulado abismo. Cruzar por ahí no era muy atrayente; sin duda, tendríamos que soltar a los perros y arrastrar nosotros mismos los trineos, de manera que —suponiendo que el puente aguantase— pudiéramos seguir progresando, ya sobre el glaciar, el cual nos daba la impresión de que nos depararía muchas y desagradables sorpresas. Era muy posible que, con tiempo y paciencia, fuéramos capaces de ir sorteando la aparentemente interminable sucesión de profundas grietas; pero antes de nada, tendríamos que ver si podíamos encontrar un camino más practicable en alguna otra dirección. Por tanto, volvimos al campamento.

Allí, mientras tanto, habían puesto todo en orden, montado la tienda y alimentado a los perros. Ahora llegaba la gran cuestión: ¿Qué había al otro lado de la cuesta? ¿Reinaría la misma desesperada confusión o sería más fácil de practicar? Tres de nosotros decidimos ir a ver. Nuestra excitación crecía según nos acercábamos a la cima; muchas cosas dependían de encontrar un camino razonable. Un empujón más y estábamos arriba; el esfuerzo mereció la pena. La primera ojeada nos mostró que este era el camino que teníamos que seguir. La ladera de la montaña discurría suave y lisa bajo la altísima cumbre —como la torre de una iglesia— de la montaña Don Pedro Christophersen, y seguía la dirección del glaciar. Podíamos ver dónde esta larga y llana superficie se unía con el glaciar, y no mostraba apariencia de tener grietas ni fisuras. Evidentemente, vimos algunas, pero quedaban muy alejadas y no nos darían ningún problema. Pero aún nos encontrábamos muy lejos para ser capaces de sacar conclusiones serias sobre el estado de la superficie, por lo que nos dirigimos hacia el centro para examinar las condiciones más de cerca. Aquí la superficie era de una nieve muy suelta y profunda; nuestros esquís se desplazaban con facilidad, pero para los perros iba a ser bastante pesado. Avanzábamos rápidamente y pronto llegamos a la zona de las enormes grietas. Eran grandes y profundas,

pero tan dispersas como para encontrar camino entre ellas sin mayor problema. El valle entre las dos montañas por el que discurría el glaciar Heiberg se hacía cada vez más estrecho según llegaba a su final y, aunque el aspecto aún era bueno, yo temía encontrar alguna perturbación cuando llegásemos al punto donde se encontraba con la ladera de la montaña. Pero mis temores fueron infundados; manteniéndonos en línea recta bajo Don Pedro, evitamos las dificultades y en poco tiempo, para nuestra alegría, nos encontramos lejos y por encima de la parte más caótica del glaciar Heiberg, que había impedido completamente nuestro progreso.

Aquí arriba todo era extrañamente tranquilo; la ladera de la montaña y el glaciar se unían en una gran terraza lisa —una llanura, podría decirse— sin irregularidades de ninguna clase. Podíamos ver depresiones en la superficie donde se habían formado las grietas, aunque ahora se encontraban totalmente rellenas de nieve, formando una sola superficie al mismo nivel de lo que la rodeaba. Podíamos ver el final de este imponente glaciar y formarnos una idea de sus proporciones. Las montañas Wilhelm Christophersen y Ole Engelstad constituían su parte final; estas dos cumbres en forma de colmena, totalmente cubiertas de nieve, subían como dos torres hacia el cielo. Comprendimos que ante nosotros teníamos el último ascenso y lo que veíamos en la distancia entre las dos montañas era la mismísima gran planicie. Ahora la cuestión era encontrar el camino de ascenso y conquistar este último obstáculo de la manera más fácil posible. Con la atmósfera completamente limpia pudimos ver hasta los más pequeños detalles a través de nuestros excelentes prismáticos y hacer nuestros cálculos con bastante precisión. Sería posible ascender al Don Pedro; ya habíamos hecho antes cosas como aquella. Pero aquí la cara de esta montaña mostraba bastante pendiente, con muchas y grandes grietas, terribles y gigantescos bloques de hielo. Entre Don Pedro y Wilhelm Christophersen, uno de los brazos del glaciar llegaba hasta la planicie; en él no se apreciaban perturbaciones ni fisuras, por lo que podría ser un buen lugar. Entre Wilhelm Christophersen y Ole Engelstad no había manera de poder cruzar. Y entre Ole Engelstad y Fridtjof Nansen, en cambio, parecía ser más prometedor, pero la primera de estas montañas obstruía aún nuestra visión de tal manera que no podíamos tomar decisiones con claridad. Los

tres estábamos cansados, pero estuvimos de acuerdo en continuar nuestra excursión y descubrir todo lo que se escondía por aquí. El trabajo de hoy significaba que el progreso de mañana sería más fácil. Así que seguimos adelante y dirigimos nuestros pasos a la parte lisa más alta de la terraza del glaciar Heiberg. Según avanzábamos, el terreno entre Nansen y Engelstad se iba ensanchando cada vez más; ya no teníamos la necesidad de seguir adelante, pues viendo el tipo de formaciones fuimos capaces de decidir cuál era sin lugar a dudas el camino para subir. Si el último ascenso al final del glaciar, el cual era sólo parcialmente visible, presentase dificultades, nos las podríamos arreglar desde donde nos encontrábamos sin mayores problemas; podíamos llegar hasta la parte final de la montaña Nansen, la cual daba acceso a la planicie por un glaciar con pocas dificultades. Sí, ahora estábamos convencidos de que lo que teníamos ante nosotros era la gran planicie y no otra cosa. En el paso entre las dos montañas, a una pequeña distancia de la planicie, Helland Hansen mostraba su cumbre un tanto curiosa. Era como si una nariz emergiese desde la planicie, simplemente una nariz; su alargada forma me recordaba mucho al aguilón de un tejado. Aunque este pico era el único visible, tenía una altura de tres mil trescientos cincuenta metros sobre el nivel del mar.

Después de haber inspeccionado todas las características de la zona y descubrir por dónde —si el tiempo lo permitía— alcanzaríamos la planicie, volvimos al campamento, totalmente satisfechos con el resultado del viaje. Todos coincidíamos en que estábamos cansados a la vez que ansiosos de llegar a la tienda y comer algo. El lugar desde donde regresamos estaba, según nuestro barómetro, a dos mil cuatrocientos treinta y ocho metros sobre el nivel del mar; nos encontrábamos, por tanto, setecientos sesenta metros por encima del lugar donde estaba la tienda en la ladera de la colina. Volver atrás sobre nuestros propios pasos fue una tarea fácil, aunque el retorno se nos hizo monótono. En muchos lugares la bajada era rápida y en un par de carreras estaba hecha. En la aproximación a nuestra zona de acampada se hallaba el descenso más pronunciado, y aquí nos asaltaron dudas de cómo bajar; encontramos más prudente juntar los bastones y utilizarlos de freno. Llegamos abajo de forma casi elegante y todos a la vez. Al llegar nos encontramos con una magnífica e imponente vista de la cresta

de la montaña bajo la cual —bastante abajo— estaba nuestra tienda. Rodeada por todas partes de enormes grietas y profundos abismos, podía decirse que el lugar donde acampamos no era un lugar acogedor. Visto desde este punto, el agreste paisaje era indescriptible: abismo tras abismo, grieta tras grieta, grandes bloques de hielo amontonados por los alrededores… daba la impresión de que la naturaleza era demasiado poderosa para nosotros. No había manera de avanzar por allí.

Contemplar esta escena nos causó una cierta satisfacción. El pequeño punto oscuro de abajo —nuestra tienda— nos produjo cierto sentimiento de fuerza y de poder entre tanto caos y confusión. Sabíamos de sobra que el terreno, desde luego, estaba en muy malas condiciones, aunque no hubiésemos tenido que modificar mucho la ruta para encontrar un lugar donde colocar nuestra pequeña tienda. El estrépito de bloques de hielo chocando entre sí, estruendo sobre estruendo, llegaba a nuestros oídos. Un retumbar desde el monte Nansen, ahora desde cualquier otro; podíamos ver nubes de hielo levantarse en el aire. Era evidente que estas montañas se quitaban su manto de invierno para ponerse ropa más primaveral.

Bajamos a toda velocidad hasta la tienda, donde nuestros compañeros tenían todo en un perfecto orden. Los perros estaban tumbados dormitando al calor del sol y difícilmente accedieron a moverse según pasamos corriendo entre ellos. Dentro de la tienda hacía un calor casi tropical; el sol daba directamente sobre la lona roja, calentándola. El hornillo *Primus* zumbaba y silbaba y el bote de pemmican hervía a borbotones. No deseábamos otra cosa en el mundo más que entrar, arrojarnos al suelo, comer y beber. Las noticias que traíamos no eran insignificantes —mañana, en la planicie—. Sonaba demasiado bien como para ser verdad; habíamos calculado que tardaríamos diez días y ahora resultaba que íbamos a tardar cuatro. De esta manera ahorraríamos gran cantidad de comida para perros, con lo que podríamos sacrificar a los animales seis días antes de lo calculado. Esa tarde la tienda fue una fiesta; no es que tuviéramos nada especial para comer —eso no nos lo podíamos permitir—, pero la idea de unas chuletas frescas de perro esperándonos al llegar a la cima nos hacía la boca agua. Con el tiempo nos habíamos habituado tanto a la idea de sacrificar perros que ya no nos parecía tan terrible, y no podía ser de otra

manera. El juicio ya se había dictado y seleccionado los perros que valía la pena conservar y cuáles tenían que ser sacrificados. Puedo afirmar que fue muy difícil decidir, pues todos eran eficientes.

Los estruendos prosiguieron toda la noche y una avalancha tras otra dejó al descubierto partes de las montañas que habían estado escondidas desde tiempo inmemorial. Al día siguiente, 20 de noviembre, nos levantamos y estuvimos preparados a las ocho, como era habitual. El tiempo era espléndido, claro y en calma. Conseguir llegar hasta la cresta fue un duro comienzo para nuestros perros, pero hicieron un buen trabajo, tirando de los trineos sin tener que doblar los equipos esta vez. La marcha era pesada, como el día anterior y nuestro avance por la nieve suelta era más bien lento. No seguimos los pasos del día anterior, sino que dirigimos nuestra ruta directamente al lugar donde habíamos decidido intentar el ascenso. Según nos acercábamos al monte Ole Engelstad, bajo el cual teníamos que pasar para conseguir llegar al brazo del glaciar situado entre este y el monte Nansen, nuestro ánimo se acrecentó. ¿Cómo será el final? ¿Terminará antes de entrar en la planicie de manera suave o estará totalmente resquebrajado e intransitable? Bordeamos el monte Engelstad cada vez más; la apertura se hacía cada vez más ancha. La superficie parecía extremadamente buena y poco a poco fue mostrándose ante nuestros ojos; daba la impresión de sentirse avergonzada por haber estado tan mal los días anteriores. Al final todo el paisaje se desveló extendiendo ante nosotros, sin ninguna clase de obstáculos, la última parte de la ascensión. Era más larga y más empinada de lo que realmente parecía y coincidimos en tomarnos un pequeño descanso antes de iniciar el ataque final.

Paramos justamente bajo el monte Engelstad, en un lugar templado por el calor del sol, y nos permitimos por esta vez un pequeño refrigerio, un lujo que hasta entonces no nos habíamos consentido. Sacamos del trineo la caja de la cocina y muy pronto la *Primus* estaba humeando de tal manera, que nos indicaba que no pasaría mucho tiempo antes de que el chocolate estuviera preparado. ¡Qué sabor más celestial! Todos teníamos calor de tanto andar y nuestras gargantas estaban secas como la yesca. El contenido del puchero lo sirvió Hanssen, nuestro cocinero. Cuando lo repartía, sólo

tomaba la mitad de su ración; no había forma de persuadirle para que tomara la parte que le correspondía, siempre dejaba el resto para compartirlo con sus compañeros. La bebida que había preparado esta vez era lo que él llamaba chocolate, aunque yo tengo alguna dificultad en creerlo. Era muy económico —así era Hanssen— y no permitía despilfarros; lo que resultaba manifiesto viendo aquel chocolate. Pero, para quienes acostumbramos a considerar «pan y agua» como un lujo, nos supo, como he dicho, a manjar celestial. Esta era la parte líquida de la comida; si alguien quería algo extra para comer, se lo tenía que buscar él mismo. ¡Dichoso aquel que hubiera guardado alguna galleta del desayuno!

Nuestra parada no fue muy larga. Es una cosa muy extraña, cuando sólo llevas una ropa interior ligera y un impermeable, uno no puede permanecer inmóvil mucho tiempo sin sentir frío. Aunque la temperatura no bajaba de -20° C, nos alegramos de volver a ponernos en marcha. El último ascenso fue un trabajo bastante duro, especialmente la primera mitad. Nunca esperamos poder realizar esta subida con los equipos sencillos de perros, pero de todas formas lo intentamos. Gracias a este último empujón debemos el más alto de los elogios tanto a los perros como a sus guías; fue una brillante demostración por ambas partes. Aún tengo presente la escena ante mí. Los perros parecían entender que este era el último gran esfuerzo que les estábamos pidiendo; se arrastraban por el suelo mientras tiraban, clavando sus patas mientras remolcaban el trineo. Aunque tenían que parar frecuentemente para recobrar el aliento, entonces la fuerza de los guías se ponía a prueba. No era un juego de niños poner en movimiento una y otra vez un trineo totalmente cargado. ¡Qué labor realizaron en esa pendiente, tanto hombres como animales! Siguieron, centímetro a centímetro, hasta que la parte más pronunciada quedó a sus espaldas. Antes de comenzar el resto de la subida descansaron un rato; este tramo era más suave y lo pudieron hacer del tirón. Con todo, fue muy duro y nos llevó bastante tiempo llegar hasta la planicie, en la cara sur del monte Engelstad.

Teníamos una mezcla de curiosidad e inquietud por ver cómo se presentaba la planicie. Esperábamos una gran llanura lisa, extendiéndose sin fin hacia el sur; pero nos decepcionó. Hacia el sudoeste la superficie se mostraba lisa y en perfecto estado, pero esa no era la ruta que teníamos que

seguir. Hacia el sur se levantaba una cordillera que discurría de este a oeste, probablemente continuación de la cadena montañosa que cruzaba hacia el sudeste, o como conexión entre esta y la planicie. Tenazmente, continuamos con nuestra marcha; no podíamos rendirnos hasta que no estuviésemos ante la propia planicie. Nuestra esperanza era que las cumbres que terminaban en el monte Don Pedro Christophersen fuesen las últimas; era lo que teníamos ante nosotros. El camino se tornó cuesta arriba inmediatamente, la nieve suelta desapareció y unas acumulaciones puntiagudas de nieve producidas por el viento (el *sastrugi*[26]) comenzaron a aparecer ante nosotros. Fue especialmente molesto afrontar esta última subida; iba de sudeste a nordeste y la superficie era tan dura como el pedernal, con puntas tan afiladas como cuchillos. Una caída hubiese tenido serias consecuencias. Uno podría pensar que los perros habían tenido suficiente trabajo ese día como para estar cansados, pero esta última cresta con sus molestas formaciones de nieve no pareció que finalmente les diera mucho trabajo. Todos seguimos la marcha alegremente, a remolque de los trineos, hasta llegar a lo que nos parecía ser la planicie; paramos a las 8 de la tarde. El tiempo se mantenía bueno y teníamos una buena visión en la distancia. En la lejanía y extendiéndose hacia el noroeste, se alzaba una cumbre tras otra; esta era la cadena montañosa que discurría hacia el sudeste y que ahora veíamos desde el otro lado. Más cerca de nosotros, en el otro lado, sólo veíamos la parte de atrás de las montañas tantas veces mencionadas. Después de esto aprendimos que la perspectiva puede ser muy engañosa. Consulté mi barómetro en cuanto llegué al lugar de acampada, e indicaba tres mil trescientos veintiocho metros sobre el nivel del mar, lo que confirmó el hipsómetro. Todos los medidores de distancias de los trineos marcaban diecisiete millas náuticas o treinta y un kilómetros. El trabajo de este día —treinta y un kilómetros con un ascenso de mil setecientos cincuenta metros— nos da una idea de lo que pueden hacer unos perros cuando están bien entrenados. Nuestros trineos aún llevaban un peso considerable; el mejor testimonio que podemos dar de nuestros perros es la narración de los hechos tal cual.

Fue difícil encontrar sitio para colocar la tienda. Aquí la nieve era muy dura y con muchas irregularidades. Con todo, encontramos un lugar

apropiado y la montamos. Los sacos de dormir y demás petates me los pasaron por la puerta de la tienda y yo los coloqué dentro, como siempre solíamos hacer. La cocina y las provisiones necesarias para la noche y la mañana siguiente también se pasaron dentro; pero la parte de mis tareas que hice más rápido de lo normal esa noche, fue poner en marcha la lámpara *Primus* y bombearla para que tomara presión. Esperaba que hiciera suficiente ruido como para amortiguar los disparos que pronto comenzaría a oír. Veinticuatro de nuestros bravos compañeros, de nuestros más fieles ayudantes, estaban sentenciados a muerte. Fue muy duro, pero así tenía que ser. Estuvimos de acuerdo en que era ineludible para poder alcanzar nuestra meta. Cada hombre tuvo que sacrificar sus propios perros según el número fijado.

Aquella tarde cocinamos el pemmican lo más rápido posible, creo que estuve inusualmente laborioso para no ponerme emotivo. Entonces sonó el primer disparo. No soy un hombre nervioso, pero tengo que admitir que comencé a estarlo. Momentos después un disparo sucedía a otro, y producían un extraño sonido sobre la planicie. Cada vez, un fiel sirviente perdía la vida. Pasó mucho tiempo antes de que el primer hombre informara que había terminado; todos abrieron sus perros en canal y les sacaron las vísceras para evitar que pudiesen contaminar el resto de la carne. Los compañeros de las víctimas las devoraron en su mayor parte aún calientes; realmente eran voraces. *Suggen*, uno de los perros de Wisting, se mostró especialmente entusiasta de estos despojos; después de disfrutar de estas delicatessen, se le podía ver tambaleándose con la barriga totalmente deformada. Al principio, muchos parecían no querer comer, pero finalmente les llegó el apetito.

El ambiente de fiesta que debería haber esa noche en la tienda —la primera en la planicie— no hizo acto de presencia; se respiraba un ambiente de tristeza y depresión, pues habíamos tomado mucho cariño a nuestros perros. «La Carnicería» fue el nombre que pusimos a aquel lugar. Acordamos permanecer allí dos días para descansar y comernos a los perros. Entre nosotros, más de uno no quería ni oír hablar de tomar parte en aquel festín, pero a medida que pasaba el tiempo y el hambre apretaba, este punto de vista fue cambiando; así, poco antes de dejar La Carnicería,

solamente hablábamos y pensábamos en chuletas de perro, filetes de perro y cosas parecidas. Aunque hay que decir que en la primera noche nos pusimos restricciones; pensamos que no debíamos lanzarnos sobre nuestros amigos de cuatro patas y devorarlos mientras aún estuvieran calientes.

Pronto descubrimos que la Carnicería no era un lugar muy hospitalario. Durante la noche la temperatura se hundió y violentas ráfagas de viento barrieron toda la llanura, agitando y desgarrando la tienda, aunque fue mucho peor conseguir sujetarla. Los perros dedicaron la noche a comer; prestando un poco de atención se les podía oír morder y triturar. Los efectos del cambio de altura y la rapidez con que lo hicimos se hizo notar enseguida; cuando quería darme la vuelta en el saco, tenía que hacerlo de manera lenta si no quería perder la respiración; a todos mis compañeros les afectaba de la misma manera, lo sabía sin tener que preguntarles: me lo decían mis oídos.

Cuando salimos de la tienda todo estaba tranquilo, pero las condiciones atmosféricas no eran prometedoras; el cielo estaba nublado y amenazador. Ocupamos la mañana en desollar algunos perros. Como ya dije, no todos los supervivientes querían comer carne de perro, por lo que se la teníamos que servir de la manera más atractiva posible. Una vez desollados y descuartizados los colocamos en una larga fila; incluso los más escrupulosos vencieron sus ascos. Antes de quitarles la piel no habríamos sido capaces de persuadirlos para comer esa mañana; probablemente la diferencia residía en el olor que desprendía la piel, y debo admitir que no era muy apetitoso. Los trozos de carne, alineados en el hielo, tenían una buena presencia; ninguna carnicería podría haber exhibido un mejor género con estos diez perros desollados y troceados. Grandes trozos de carne roja, con una buena cantidad de la más tentadora grasa, quedaron esparcidos por la nieve. Los perros se acercaron a olería. Unos escondían unas piezas para ellos mismos, otros se la comían. Reservamos para nosotros las partes que pensábamos que eran de los más jóvenes y las más tiernas. Wisting se encargó de seleccionar y preparar las chuletas. El animal seleccionado fue *Rex*, un pequeño pero hermoso animal —uno de sus propios perros, por cierto—. Con la pericia de un experto, cortó y troceó la cantidad que consideró suficiente para una comida. No podía apartar mi mirada de su

forma de trabajar; las pequeñas y delicadas chuletas me hipnotizaban a medida que las iba colocando de una en una sobre la nieve. Me trajeron a la memoria los viejos días en que una chuleta de perro no era tan tentadora como en este momento —recuerdos de platos en los que las chuletas eran presentadas elegantemente, una junto a otra, con adornos de papel sobre sus huesos y en el centro cuidadosos montones de guisantes—. Ah, mis pensamientos vagaban aún muy lejos, pero no tenían nada que ver ni con nosotros ni con el polo Sur.

Desperté de mis meditaciones según Wisting clavó su hacha en el hielo como señal de que su trabajo había terminado, después de lo cual recogió las chuletas y entró en la tienda. Las nubes se estaban dispersando y de vez en cuando aparecía el sol, aunque no con su mejor aspecto. Aun así fuimos capaces de poder calcular nuestra latitud a 85° 36’ S. Fuimos afortunados, pues poco después apareció el viento rolando del este-sudeste y, antes de darnos cuenta de lo que ocurría, todo estaba cubierto por una gran nevada. ¿Qué nos importaba que el aire hiciese silbar los vientos de la tienda o tuviésemos ventisca? En cualquier caso, no había problema en quedarnos allí mientras tanto, ya que teníamos comida en abundancia. Sabíamos que los perros pensaban igual que nosotros: mientras tengamos comida, que haga el tiempo que quiera.

Cuando entramos en la tienda después de hacer las observaciones, Wisting se lo estaba pasando bien. El puchero estaba en funcionamiento y a juzgar por el apetitoso olor, la preparación del menú estaba muy avanzada. Las chuletas no estaban fritas; tampoco estaba preparada la sartén ni la mantequilla. Podíamos, sin duda, conseguir algo de manteca de un bote de carne enlatada, ponerla en la sartén y freirlas si fuese necesario; pero encontramos más fácil y rápido cocerlas y de esta forma conseguimos una excelente sopa por añadidura. Wisting conocía la materia sorprendentemente bien. Había puesto en la sopa las verduras que acompañaban a la carne enlatada, pero el plato principal de la comida eran las chuletas. No tuvimos la más ligera duda de la calidad de la carne, pues desapareció instantáneamente al primer intento. Era muy buena, de excelente calidad, y una chuleta tras otra volaron con la velocidad de un rayo. Debo admitir que no se hubiese perdido nada si hubieran sido un poco

más tiernas, pero uno no puede esperar mucho más de un perro. En esta primera comida terminé con cinco chuletas y en vano intenté buscar más dentro de la olla. Wisting no había calculado tanta demanda.

Empleamos la tarde en ir al lugar de almacenaje y dividir todo el material entre los tres trineos; el cuarto —el de Hassel— lo dejaríamos atrás. Las provisiones se dividieron de la siguiente forma:

El trineo número 1 (el de Wisting) contenía:

Tres mil setecientas galletas (ración diaria, cuarenta por persona); ciento tres kilogramos de pemmican para perros (medio kilo por perro y día); veintisiete kilogramos de pemmican para los hombres (trescientos gramos por persona y día); cinco kilos y setecientos cincuenta gramos de chocolate (cuarenta gramos por persona y día), y seis kilogramos de leche en polvo (sesenta gramos por persona y día).

Los otros dos trineos llevaban aproximadamente la misma cantidad de provisiones y, por tanto, nos permitía extender nuestra marcha más allá de sesenta días con raciones completas. Dividimos nuestros dieciocho perros supervivientes en tres equipos, seis en cada uno de ellos. Según nuestros cálculos, deberíamos alcanzar el Polo con estos y regresar con dieciséis. Hassel, que dejaba su trineo en este punto, hizo una relación de sus provisiones y se incluyeron en los libros de cuentas de los otros tres.

Todo esto lo hicimos sobre el papel. Cuando el tiempo lo permitiese, lo haríamos de forma real. Salir fuera aquella tarde era imposible. Al día siguiente, 23 de noviembre, el viento había cambiado soplando de nordeste, con un tiempo mucho más soportable, por lo que a las siete de la mañana comenzamos a organizar los trineos. Desde luego no era un trabajo agradable; el tiempo al que habíamos llamado «más soportable» estaba lejos de ser el apropiado para empaquetar provisiones. El chocolate, que para entonces consistía en trozos muy pequeños, tuvimos que sacarlo de las cajas, contarlo y dividirlo entre los tres trineos. Lo mismo con las galletas; tuvimos que contar una a una. Teniendo en cuenta que llevábamos algunos miles, es fácil de comprender que a unos -20° C, con una tormenta de aire, la mayor parte del tiempo sin guantes, aquello se convirtiera en una ocupación bastante molesta. Mientras trabajábamos el viento aumentó y

cuando finalmente terminamos, la nevada era tan densa que apenas podíamos ver la tienda.

Tuvimos que abandonar nuestra idea original de comenzar la marcha tan pronto como los trineos estuviesen cargados. No perdimos mucho tiempo en llegar a esta conclusión; todos estuvimos de acuerdo enseguida. Los perros —el factor más importante de todos— seguían un riguroso descanso y estaban bien alimentados. Habían experimentado un importante cambio desde nuestra llegada a La Carnicería; ahora deambulaban por los alrededores, gordos, hermosos y satisfechos, su anterior voracidad había desaparecido completamente. Consideramos que un día o dos más no implicaban mayor diferencia; nuestro artículo más importante para la dieta, el pemmican, seguía prácticamente intacto, y por el momento cada perro se mantenía en calma en su lugar. Con lo que no había signo de intranquilidad dentro de la tienda cuando volví, una vez terminado el trabajo; había que dejar pasar el tiempo. Según iba a entrar, descubrí a Wisting a cierta distancia, arrodillado en el suelo; estaba atareado con la preparación de las chuletas. Los perros permanecían en un círculo a su alrededor, mirando con interés. El viento del nordeste silbaba con la ventisca, lo que hacía que la situación de Wisting no fuese la más envidiable. Realizó su tarea estupendamente y nosotros tuvimos nuestra cena como cualquier otro día. Durante la noche, el viento se moderó un poco, soplando más del este; nos fuimos a dormir con las mejores esperanzas para el día siguiente.

Llegó el sábado, 25 de noviembre; fue un gran día en muchos aspectos. Había comprobado en varias ocasiones la clase de hombres y compañeros que tenía, pero su modo de actuar aquel día fue tal, que jamás podré olvidarlo por muchos años que viva. Durante la noche el viento había vuelto a soplar del norte y terminó convirtiéndose en tormenta. Sopló tan fuerte y con tal cantidad de nieve que cuando salimos fuera a la mañana siguiente no podíamos ver los trineos; estaban medio enterrados. Los perros se habían arremolinado todos juntos, para protegerse de la ventisca como ellos sabían. La temperatura no era muy baja (-27° C), pero lo suficiente como para ser muy molesta durante una tormenta. Todos habíamos salido fuera a dar una vuelta para ver qué tiempo hacía y estábamos sentados sobre uno de los sacos de un trineo, discutiendo nuestras pobres posibilidades.

—Aquí, en La Carnicería, parece que el tiempo es el mismo demonio —dijo uno.

—Parece que nunca podrá ser mejor. Es el quinto día, y el viento cada vez sopla más fuerte.

Todos estábamos de acuerdo.

—No hay nada peor que quedarse bloqueado por algo como esto —continuó otro.

—Es algo que te agota, desde la mañana hasta la noche.

Personalmente, yo era de la misma opinión. Un día puede ser agradable, pero dos, tres, cuatro, y este parecía ser el quinto… No, era terrible.

—¿Lo intentamos?

Tan pronto como fue presentada la propuesta, fue aceptada por unanimidad y con aclamación. Cuando pienso en mis cuatro amigos del viaje hacia el Sur, el recuerdo de esa mañana es lo primero que me viene a la mente. Todas las cualidades que admiro en un hombre quedaron patentes en aquel momento: coraje e intrepidez, sin alardes ni grandes palabras. Entre chistes y bromas, empaquetamos todo y entonces… a la ventisca.

Era prácticamente imposible mantener los ojos abiertos; los finos copos de nieve penetraban por todas partes y nos encontrábamos como ciegos. La tienda no sólo se la llevaba el viento, además estaba cubierta de hielo y tuvimos que desmontarla con mucho cuidado para que la lona no se rompiese en pedazos. Los perros no estaban muy animados a empezar y nos llevó su tiempo colocarles los arneses, pero finalmente todo estuvo preparado. Una mirada más sobre la zona de acampada para ver que no se nos olvidara alguna cosa necesaria. Los restos de catorce perros quedaron amontonados y el trineo de Hassel de pie sobre ellos a modo de señal. Las correas de los arneses, algunas cuerdas, así como crampones que pensábamos que no íbamos a utilizar, los dejamos detrás. Lo último que hicimos fue colocar un esquí roto a un lado de la parte superior del almacén. Fue Wisting quien pensó que una marca extra no haría ningún daño. Fue una feliz idea que el futuro demostraría muy útil.

Sin más, nos pusimos en marcha. Fue duro comenzar, tanto para los hombres como para los animales; el *sastrugi* seguía hacia el sur y hacía que el avance fuera extremadamente difícil. Los que llevaban los trineos tenían

que permanecer muy atentos y sujetarlos para que no volcaran en las olas grandes, y para los que no llevábamos trineos, nos era bastante difícil mantenernos en pie. Seguimos de esta manera lentamente, pero lo principal era que hacíamos progresos. En un principio nos daba la impresión de que el terreno tendía a ascender, aunque no mucho. La marcha era extremadamente pesada; era como arrastrarse por la arena. Entre tanto, las olas de nieve se iban haciendo más y más pequeñas, hasta que finalmente desaparecieron quedando la superficie bastante lisa. La marcha también iba mejorando gradualmente, aunque es difícil decir el porqué, ya que la tormenta seguía de forma persistente y ahora, además de los remolinos de nieve que levantaba el aire, nevaba de forma cada vez más abundante. Los guías no eran capaces de ver ni a sus propios perros. La superficie que se había quedado totalmente lisa, daba la impresión de hundirse en ocasiones; en cualquier caso, podría ser por el paso de los trineos. De vez en cuando los perros se arrancaban al trote. El viento de popa, sin duda, de una u otra forma ayudaba, pero solamente eso no podía ser la razón del cambio.

No me gustaba la tendencia del terreno a ir bajando. En mi opinión, lo lógico hubiera sido encontrar alguna subida hasta el punto donde estábamos; una ligera subida, posiblemente, pero bajada… No, eso no estaba en concordancia con mis cálculos. La inclinación no era tan grande como para producirnos inquietud, pero si esta comenzaba a aumentar de manera seria, tendríamos que parar y acampar. La marcha hacia abajo a todo galope, a ciegas y con un completo desconocimiento del terreno sería una locura. Podríamos caer en algún agujero antes de tener tiempo de parar.

Hanssen, como era habitual, iba el primero. Estrictamente hablando, yo debería haber ido delante, pero el terreno desnivelado en un principio y el rápido avance después, me hicieron imposible seguir el ritmo de los perros. De todas formas, conseguía marchar junto al trineo de Wisting mientras hablábamos. De repente, vi a los perros de Hanssen tomar la delantera y bajar la cuesta en una carrera desenfrenada, y a Wisting tras él. Grité a Hanssen para que se detuviese y lo consiguió girando su trineo. Los otros, que le estaban siguiendo, pararon cuando llegaron hasta él. Estábamos en medio de una pendiente bastante inclinada; no era fácil saber lo que habría más abajo y ni siquiera podíamos suponerlo con el tiempo que hacía.

¿Estaríamos otra vez bajando a través de montañas? Lo más probable sería que estuviéramos sobre una de las numerosas cordilleras; pero no podíamos estar seguros de nada mientras el tiempo no aclarase. A pisotones allanamos un lugar para nuestra tienda sobre la nieve suelta, e inmediatamente la montamos. Ese día no habíamos hecho una marcha muy larga —diecinueve kilómetros—, aunque habíamos puesto final a nuestra estancia en La Carnicería, y eso era algo importante. El test del punto de ebullición nos indicó que estábamos a tres mil ciento cuarenta metros sobre el nivel del mar y que desde La Carnicería habíamos bajado ciento noventa metros. Nos metimos en la tienda y nos dispusimos a dormir. Tan pronto como viéramos la luz, estaríamos preparados para salir fuera y ver el tiempo. Hay que aprovechar todas las oportunidades en esta región; si uno pierde la ocasión, puede que tenga que esperar mucho tiempo hasta tener otra o simplemente la pierda para siempre. Todos dormimos con un ojo abierto, sabiendo que no ocurriría nada de lo que no nos diésemos cuenta.

A las tres de la mañana el sol apareció entre las nubes y nosotros cruzamos la puerta de la tienda. Aceptar la situación no fue tarea fácil. El sol parecía un trozo de mantequilla y no había podido dispersar totalmente la densa niebla; el viento había disminuido, pero aún soplaba con bastante fuerza. Esto es, después de todo, la peor parte de nuestro trabajo: dejar la parte buena, el calor del saco de dormir, y salir fuera durante unos momentos con poca ropa para mirar el tiempo que hace. Sabíamos por experiencia que una luz como esta, un claro en el tiempo, podía aparecer durante breves momentos; entonces uno tenía que estar preparado y en el lugar adecuado para poder observar el terreno. El claro llegó; no duró mucho, pero sí lo suficiente. Nos encontrábamos en la ladera de una cordillera con una pendiente bastante pronunciada. La bajada hacia el sur era bastante abrupta, no así la del sudeste, mucho mejor y más gradual, y al final, una superficie ancha y lisa. No podíamos ver grietas ni irregularidades de otra clase. Aunque aún no podíamos ver demasiado lejos, sólo los alrededores más cercanos. No veíamos ninguna montaña, ni Fridtjof Nansen ni Don Pedro Christophersen. Muy contentos con los descubrimientos de la mañana, volvimos a dormir hasta la seis, cuando comenzamos con nuestros preparativos. El tiempo, que de alguna manera había mejorado durante la

noche, ahora se había vuelto a estropear y el viento del nordeste soplaba todo lo que podía. De todas formas, tendría que ser más que una tormenta de nieve lo que nos detuviera, ahora que habíamos descubierto la naturaleza de los alrededores cercanos; si conseguíamos llegar a la llanura, estábamos seguros de que alcanzaríamos nuestra ruta.

Después de colocar unos generosos frenos en los patines de los trineos, comenzamos nuestro descenso en dirección sudeste. La ligera idea de la posición que logramos conseguir por la mañana, resultó ser correcta. El descenso era fácil y suave y logramos alcanzar la llanura sin problemas. De nuevo podíamos mirar directamente hacia el sur y entre la espesa ventisca seguimos nuestro camino hacia lo desconocido, con la buena ayuda del viento silbando desde el nordeste. Desde aquí volvimos a retomar la construcción de monolitos de hielo, los cuales no nos fueron necesarios durante el ascenso. Durante la mañana pasamos de nuevo sobre una pequeña cordillera, la última que nos encontramos. La superficie ahora era lisa y suave y no había ningún signo del *sastrugi* que habíamos visto anteriormente. Sin embargo, el progreso era difícil y lento, debido a la penosa marcha que llevábamos, que era una auténtica tortura para todos nosotros. Un viaje en trineo por el Sahara no podría haber ofrecido peor superficie por la que moverse. Entonces volvimos a colocar a un hombre en cabeza, y desde aquí hasta el Polo, Hassel y yo lo hicimos por turnos.

El tiempo mejoró durante el día y cuando acampamos por la tarde presentaba su mejor cara. El sol brillaba entre las nubes y calentaba el ambiente después de unos días tan amargos. Aún no estaba del todo despejado, por lo que no podíamos ver completamente los alrededores. La distancia según los medidores de los tres trineos era de treinta kilómetros. Teniendo en cuenta lo pesada que había resultado la marcha, teníamos todas las razones para estar satisfechos. Nuestra altitud era de dos mil ochocientos ochenta y ocho metros sobre el nivel del mar, y en el curso del día habíamos descendido doscientos cincuenta metros. Esto me sorprendió gratamente. ¿Qué significaba? En vez de ir subiendo poco a poco, estábamos descendiendo lentamente. Algo extraordinario nos debía estar esperando, ¿pero el qué? Según nuestros cálculos, esa tarde nuestra latitud era de 86° S.

El 27 de noviembre no nos trajo el anhelado buen tiempo; durante toda la noche tuvimos fuertes ráfagas de viento procedente del norte; la mañana llegó y nos trajo un viento flojo, pero acompañado de niebla y nieve. Era algo abominable; aquí estábamos, avanzando sobre un terreno totalmente virgen e incapaces de ver nada. La superficie permanecía como siempre, quizá algo más ondulada. Que el viento había soplado aquí, y de manera violenta, quedaba demostrado bajo la superficie, compuesta de *sastrugi*, tan duro como el hierro. Afortunadamente para nosotros, la nevada de los últimos días había igualado la superficie, con lo que el camino se presentaba totalmente liso. La marcha se hizo dura, aunque no tanto como en días anteriores.

Según íbamos avanzando, aún cegados y preocupados por la persistente niebla, uno de nosotros dijo: «¡Eh, mirad allí!». Una agreste y oscura cumbre se alzaba sobre la niebla en dirección este-sudeste. No quedaba muy lejos; al contrario, parecía tan cercana que amenazaba con caer sobre nosotros. Nos detuvimos a contemplar la imponente vista, pero la naturaleza nos ocultó lo interesante en breve tiempo. La niebla la envolvió de nuevo, con su pesada oscuridad, ocultándola a nuestra vista. Sabíamos que teníamos que estar preparados para sorpresas. Después de unos dieciséis kilómetros, la niebla se levantó de nuevo durante un momento y vimos bastante cerca —más o menos a un kilómetro y medio— dos largas y estrechas cordilleras hacia el oeste, discurriendo de norte a sur, completamente cubiertas de nieve. Eran las montañas de Helland Hansen, las únicas que vimos a nuestra derecha durante la marcha por la planicie; medían entre dos mil setecientos cincuenta y tres mil metros de altura y podían ser unas estupendas referencias para nuestro camino de vuelta. No había conexión entre estas montañas y las que se extendían por su lado este; nos dieron la impresión de ser cumbres aisladas, pues no había ningún tipo de cumbre que discurriese de este a oeste. Seguimos nuestra marcha con expectación constante, esperando encontrar alguna otra sorpresa en nuestra ruta. El cielo ante nosotros era oscuro como el alquitrán, como si escondiera algo. No podía ser una tormenta, pues ya se habría echado sobre nosotros. Continuamos adelante y no sucedió nada. Ese día la marcha fue de treinta kilómetros.

Leyendo mi diario, el día 28 de noviembre no se presentó muy halagüeño: «Niebla, niebla y de nuevo niebla. Y nieve muy fina que hace imposible la marcha. Pobres animales, hoy les espera una dura tarea tirando de los trineos». Sin embargo, el día no fue tan malo después de todo; seguimos nuestra ruta con incertidumbre, pero encontramos lo que había tras de la nubes de color alquitrán. Durante la mañana apareció el sol y disipó la niebla durante un rato; y allí, al sudeste, a no muchos kilómetros de distancia, se extendía una inmensa mole de montañas. Desde esta masa montañosa, justo cruzando nuestra ruta, discurría un antiguo glaciar; el sol lo iluminaba, con lo que pudimos apreciar enormes irregularidades. En el lado cercano a las montañas estas perturbaciones eran tales, que un vistazo rápido fue suficiente para mostrarnos que era imposible atravesarlo. Aunque siguiendo nuestra ruta, en línea recta al glaciar, parecía, hasta donde podíamos distinguir, que podríamos pasar. La niebla iba y venía y teníamos que aprovechar los intervalos de claridad para fijar nuestro rumbo. Sin duda habría sido mejor si nos hubiésemos detenido, montado la tienda y esperado a un tiempo convenientemente despejado, de manera que pudiésemos ver el terreno y nos fuese más fácil elegir la mejor ruta. Seguir hacia adelante sin una idea de cómo eran las condiciones de la superficie, no nos resultaba muy agradable. Pero ¿cuánto deberíamos esperar para que el cielo se despejase? Era una pregunta sin respuesta: una semana, posiblemente, o incluso quince días, pero no teníamos tanto tiempo. Mejor seguir adelante y aceptar lo que pudiese venir.

De lo que pudimos ver del glaciar, parecía tener bastante pendiente; aunque esto era tan sólo entre el sur y el sudeste, bajo la porción de hielo que ahora la niebla, un poco más alta, nos dejaba ver. Desde el sur y hacia el oeste la niebla persistía oscura y espesa. Podíamos ver cómo las grietas se perdían dentro de esa bruma, y la cuestión de si el glaciar parecía dirigirse hacia el oeste la dejamos a un lado, de momento. Era al sur adonde teníamos que ir y por ahora podíamos seguir adelante un poco más. Continuamos nuestra marcha hasta que el suelo comenzó a mostrar signos del glaciar en forma de pequeñas grietas; entonces nos detuvimos. Nuestra intención era aligerar nuestros trineos antes de entrar en el glaciar; por lo poco que pudimos ver, era un terreno muy llano, lo que significaba un

trabajo muy aburrido. Era importante llevar los trineos lo más descargados posible.

Nos pusimos manos a la obra para construir un almacén; aquí la nieve era dura como el cristal, excelente para nuestro propósito. En poco tiempo, una inmensa construcción de bloques de nieve, duros como el diamante, se levantaba en el aire, con provisiones para cinco hombres y seis días y dieciocho perros y cinco días. También dejamos una cierta cantidad de otros artículos más pequeños.

Mientras estábamos ocupados con esta tarea, la niebla iba y venía; durante los intervalos de claridad pudimos contemplar las partes más cercanas de aquellas montañas. Parecían estar bastante aisladas y estaban formadas por cuatro cumbres; una de ellas, el monte Helmer Hanssen, aparecía separado del resto. Los otros tres —los montes Oscar Wisting, Sverre Hassel y Olav Bjaaland— estaban agrupados. Detrás de estas cimas el cielo se mantuvo negro todo el tiempo, mostrando que aún podía esconder tierra más allá. Súbitamente, en un momento de mayor claridad, aquella cortina negra se desvaneció y surgió ante nosotros la cumbre de una montaña colosal. Nuestra primera impresión fue que esa montaña —el monte Thorvald Nilsen— debía medir algo más de seis mil metros de altura; ver una montaña tan formidable nos dejó sin respiración. Pero sólo fue una pequeña aparición, de nuevo la niebla volvió a apoderarse de todo. Pudimos tomar la posición exacta de las diferentes cumbres del grupo más cercano; no eran muy grandes, pero mejor eso que nada. De todas formas, también señalizamos la posición del almacén al pie del glaciar; estuvimos de acuerdo en que sería imposible perderlo.

Cuando terminamos el depósito, el cual se levantaba casi dos metros sobre la superficie, colocamos una de nuestras cajas de provisiones negras en lo alto, de manera que fuera aún más fácil encontrarlo en nuestro camino de vuelta. Una de las observaciones que realizamos mientras se construía el almacén fue nuestra latitud, 86° 21’ S. Esto no coincidía con nuestro cálculo estimado de 86° 23’ S. Entre tanto, la niebla había vuelto a cubrirlo todo y una nieve fina había comenzado a caer. Habíamos trazado la ruta por la línea más limpia de grietas sobre el glaciar, y así comenzamos a movernos de nuevo. Esto fue antes de comenzar nuestra subida por el

glaciar. Las grietas en su parte inferior no eran muy grandes, pero en cuanto iniciamos la ascensión comenzó lo divertido. Había algo misterioso en este ciego avance entre grietas y abismos. Miramos la brújula de vez en cuando y seguimos adelante con mucha cautela.

Hassel y yo marchábamos en cabeza encordados; aunque eso, después de todo, no era de mucha ayuda para los conductores de los trineos. Evidentemente, con nuestros esquís buscábamos las zonas por las que los perros pudieran hacer mejor su trabajo. Esta parte más baja del glaciar no estaba enteramente libre de peligros, ya que las grietas frecuentemente se escondían bajo una fina capa de nieve. Con buen tiempo no hay mucha dificultad en cruzar este tipo de superficie, ya que el efecto entre luces y sombras muestra, generalmente, los bordes de estos traicioneros pozos; pero en un día como aquél, donde todo parece lo mismo, el avance se hace muy incierto. Proseguimos la marcha con la mayor precaución. Wisting se acercó a sondear la profundidad de una de estas peligrosas grietas con su trineo, para ver si el puente por el que tenía que cruzar ofrecía un paso seguro. Gracias a su presencia de ánimo y a sus rápidos movimientos —algunos lo llamarían suerte— se salvó de una caída. De esta forma continuamos unos sesenta metros, pero entonces nos encontramos metidos en un laberinto de enormes agujeros y abismos abiertos que nos impedían cualquier movimiento. No podíamos hacer otra cosa que encontrar un lugar donde colocar la tienda.

Tan pronto como acampamos, Hanssen y yo nos fuimos a explorar. Íbamos atados con una cuerda, lo que nos proporcionaba la suficiente seguridad. Requería ingenio encontrar la forma de salir de la trampa donde nosotros mismos nos habíamos metido. Hacia el grupo de montañas descritas anteriormente —al este de donde estábamos—, el cielo se había despejado lo suficiente como para ofrecernos una buena visión de cómo era el glaciar por ese lado. Lo que habíamos visto anteriormente en la distancia, ahora se confirmaba. La parte que se extendía hacia las montañas estaba en tan mal estado que no teníamos ninguna posibilidad de poner el pie allí. Parecía como si se hubiera desarrollado una batalla en aquella zona y la munición hubiera sido los bloques de hielo. Todo estaba en desorden, un bloque sobre otro, evocando la imagen de un violento caos. Gracias a Dios

que no estábamos allí cuando todo aquello sucedió, pensé para mis adentros según miraba aquel campo de batalla; debió de ser un espectáculo, como el del juicio final y no en menor escala. Avanzar en esa dirección, entonces, sería algo imposible, pero esa no era la gran cuestión, nuestra ruta era hacia el sur. Y hacia el sur no podíamos ver nada; reinaba una espesa y cerrada niebla. Lo único que podíamos hacer era intentar seguir nuestra ruta, arrastrándonos hacia nuestro destino.

Partiendo desde donde teníamos la tienda, primero teníamos que atravesar un relativamente estrecho puente de hielo y después seguir por un collado, levantado por las presiones del terreno, con anchas grietas a ambos lados. Este collado nos conducía a un montículo ondulado de hielo de unos ocho metros de altura; esta formación estaba producida por la presión de los hielos, la cual había cesado antes de llegar a su rotura, dando lugar a otra serie de montículos más pequeños. Vimos de forma clara que sería un lugar difícil de cruzar con trineos y perros, pero a falta de otro mejor tendríamos que hacerlo por aquí. Desde la cima de este montículo de hielo pudimos ver el otro lado, oculto anteriormente para nosotros. La persistente niebla impedía ver mucho más allá, pero no las zonas más cercanas que, aparentemente y con mucho cuidado, se podían atravesar. Desde la altura donde nos encontrábamos, tendríamos que tomar toda serie de precauciones para bajar al otro lado; por este costado el montículo terminaba en una grieta, especialmente dispuesta a acoger guías, trineos o perros que pudieran tener un resbalón.

El camino que Hanssen y yo estábamos abriendo hacia el sur fue enteramente a la aventura, con lo que no vimos absolutamente nada; nuestro objetivo era encontrar la ruta para el día siguiente. Las palabras que usamos para hablar del glaciar en el que estábamos no eran del todo positivas; encontramos montones de hielo que teníamos que andar rodeando continuamente. Para ir un metro hacia adelante, teníamos que ir diez hacia otro lado. ¿Puede alguien sorprenderse de que lo llamásemos el glaciar del Diablo? De cualquier forma, nuestros compañeros reconocieron la justicia del nombre con sonoras aclamaciones cuando se lo dijimos.

Hanssen y yo nos detuvimos en la Puerta del Infierno. Era una formación extraordinaria; el glaciar presentaba aquí una larga cresta de unos

seis metros de altura, y justo en el centro una gran fisura, a modo de puerta de unos dos metros de ancho. Esta formación, como todas las demás del glaciar, era muy antigua y se encontraba mayormente cubierta de nieve. Desde este punto del glaciar, tanto como nuestra vista alcanzaba hacia el sur, la superficie mejoraba paulatinamente; volvimos hacia atrás siguiendo nuestros pasos con la firme convicción de que tendríamos que arreglárnoslas para seguir adelante.

Nuestros compañeros no se mostraron menos contentos ante las nuevas perspectivas. Esa tarde nuestra altitud era de dos mil seiscientos treinta y seis metros sobre el nivel del mar, lo que significaba que el pie del glaciar estaba a dos mil quinientos setenta y cinco metros, una diferencia de setecientos ochenta y tres metros menos respecto a La Carnicería. Sabíamos muy bien que tendríamos que repetir este ascenso de nuevo o quizá varias veces; y esta idea no levantaba especial entusiasmo. En mi diario leo que termino el día con las siguientes palabras: «Me pregunto, ¿cuál será la siguiente sorpresa?».

De hecho, la empresa que estábamos llevando a cabo era algo extraordinario, a través de regiones nuevas, montañas desconocidas, glaciares, etc., y todo a ciegas. Estar preparados para sorpresas era, por tanto, bastante natural. Lo que menos me gustaba de seguir avanzando en la oscuridad era lo difícil —muy difícil, desde luego— que iba a ser reconocer el camino de regreso. Aunque con este glaciar justo en medio de nuestra ruta y con los numerosos monolitos que habíamos levantado, nos aseguramos este punto. Tendría que ser muy difícil que nos perdiésemos a la vuelta. El punto principal era encontrar de nuevo el descenso a la barrera, pues un error podría ser algo muy serio. Más adelante aparecerá en esta narración que mi temor de no ser capaz de reconocer el camino no fue algo infundado. Los monolitos levantados vendrían en nuestra ayuda; nuestro éxito final se debe en gran parte a nuestra prudencia y a la idea de utilizar este recurso.

La mañana siguiente, 29 de noviembre, trajo consigo una considerable mejoría del tiempo, lo que nos permitió medir nuestra posición exacta. Pudimos comprobar entonces que las dos cadenas montañosas se unían a 86° S y continuaban formando una sola en dirección sudeste, con cumbres

de entre tres mil y cuatro mil quinientos metros. El monte Thorvald Nilsen era el situado más al sur que pudimos divisar desde este punto. Los montes Hanssen, Wisting, Bjaaland y Hassel formaban, según habíamos visto el día anterior, un grupo en sí mismo, separado de la principal cadena montañosa.

Los que guiaban los trineos pasaron una mañana calentita. Tuvieron que guiarlos con sumo cuidado y mucha paciencia, luchando con todas sus fuerzas con la superficie que teníamos por delante; un ligero error sería suficiente para enviar rápidamente al trineo y a los perros al otro mundo. Sin embargo, nos llevó bastante poco tiempo recorrer la distancia que habíamos explorado la tarde anterior; antes de darnos cuenta, estábamos en las Puertas del Infierno.

Bjaaland tomó aquí una excelente fotografía[27], la cual da una buena idea de las dificultades que presentaba esta parte de la ruta. En primer plano, bajo la cresta que formaba uno de los lados de una grieta muy ancha cubierta de nieve, se pueden ver las huellas de los esquís. Son las del fotógrafo, quien pasó sobre el puente de nieve, golpeando con sus esquís, para comprobar su resistencia. Cerca de la huella se puede ver la abertura de una grieta, de color azul pálido en su parte superior, pero en su parte más profunda se vuelve negra, en un abismo sin fin. El fotógrafo pasó sobre el puente y volvió entero, pero no era cuestión de arriesgar los trineos y los perros; se puede ver en la fotografía que los trineos dan un rodeo intentando encontrar otro camino. Las dos figuras negras a lo lejos, a la derecha, somos Hassel y yo, que estamos reconociendo el terreno.

No fue mucha distancia la que dejamos atrás ese día —apenas quince kilómetros en línea recta—. Pero teniendo en cuenta todas las curvas y rodeos que nos vimos obligados a dar, no era poco después de todo. Colocamos nuestra tienda en un lugar firme, bien asentado, y nos sentimos contentos del trabajo realizado aquel día. La altitud era de dos mil setecientos treinta metros sobre el nivel del mar. El sol quedaba ahora al oeste y brillaba directamente sobre la enorme mole de las montañas. Era un bonito paisaje de azules y blancos, rojos y negros, un juego de colores que a los que no hace justicia la descripción. Aun con el buen tiempo que parecía reinar, este no era tan bueno como uno podría desear; por el sudeste, al final de las montañas Thorvald Nilsen, todo se perdía en una total oscuridad, en

una nube impenetrable, lo cual nos hacía recelar de tener que ir en esa dirección, aunque uno nunca podía suponer nada.

¡Ah, el monte Nilsen! Nunca había visto nada tan bonito en su conjunto. Picos de las más variadas formas se alzaban en el aire, parcialmente cubiertos por nubes. Algunos eran escarpados, otros largos y redondeados. Aquí y allá se veían brillar resplandecientes glaciares que se desplomaban desordenadamente por las pendientes, uniéndose con otros en una espantosa confusión. Aunque el más impresionante de todos era el monte Helmer Hanssen; su cima era redondeada como el fondo de un tazón y cubierta por una extraordinaria capa de hielo, astillada de tal manera que parecía llena de puntas en todas direcciones, como si fueran las púas de un puercoespín. Era un maravilloso espectáculo verlo resplandecer a la luz del sol. No podría haber una montaña semejante a esta en todo el mundo, y como referencia no tenía precio. Sabíamos que no podíamos equivocarnos, por mucho que los alrededores cambiasen a la hora del retorno, cuando las condiciones de luz fueran totalmente diferentes.

Después de acampar, dos de nosotros fuimos a explorar el camino. El panorama desde la tienda no era muy alentador, pero pudimos encontrar las cosas mejor de lo que esperábamos. Tuvimos suerte por la marcha tan buena que realizamos sobre el glaciar; habíamos dejado nuestros crampones atrás, en La Carnicería, y si hubiésemos encontrado hielo pulido en vez de una buena y firme capa de nieve, semejante a la que ahora teníamos, podríamos tener muchos problemas. Subir, más arriba aún, entre monstruosas grietas, algunas de ellas de varios metros de ancho y posiblemente cientos de profundidad. Nuestras perspectivas de avance no eran ciertamente brillantes; tanto como la vista podía alcanzar, una cresta de montañas tras otra se levantaba ante nosotros, escondiendo grandes y anchos abismos que deberíamos evitar. Seguimos adelante —constantemente hacia adelante—, aunque nuestro rodeo era largo y problemático. En esta ocasión no llevábamos cuerdas, ya que las irregularidades del terreno eran tan pequeñas que sería muy difícil caer en ellas. Aunque hubo algunos lugares en donde la cuerda no habría estado fuera de lugar. Precisamente, atravesando uno de los numerosos collados —aquí la superficie no presentaba ningún tipo de fisuras—, un gran bloque de

hielo se hundió sin previo aviso, justo detrás de los esquís de Hanssen. No pudimos negarnos el gusto de mirar dentro del agujero. La vista no era muy halagüeña y coincidimos en evitar aquel lugar cuando regresásemos con nuestros perros y trineos.

Cada día teníamos la ocasión de alabar nuestros esquís. A menudo acostumbrábamos a preguntarnos unos a otros qué haríamos sin estos excelentes utensilios. Normalmente la respuesta era que la mayoría de las veces acabaríamos en el fondo de una grieta. Cuando leímos por primera vez relatos sobre la naturaleza de la barrera, nos quedó claro a todos, nacidos y crecidos con esquís en los pies, que deberían ser algo indispensable. Esta idea fue confirmada y reforzada cada día, y con esto no quiero decir que nuestros magníficos esquís no sólo fueron muy importantes para cada uno de nosotros, sino, posiblemente, lo más importante de todo nuestro viaje al polo Sur. Muchas veces atravesamos trechos de superficie tan partidos y en tan mal estado que hubiera sido imposible hacerlo a pie. Tampoco tengo que insistir en las ventajas de los esquís en nieves sueltas y profundas.

Después de avanzar durante dos horas, decidimos volver. Desde la altura del collado en donde estábamos, la superficie hacia delante parecía más halagüeña de lo que había sido hasta ahora; aunque el glaciar nos había engañado tantas veces, que ya nos habíamos vuelto definitivamente escépticos. Cuántas veces, por ejemplo, habíamos creído que un poco más allá las ondulaciones llegaban a su fin y que el camino hacia el sur quedaba abierto y libre; todo para llegar a ese lugar y encontrar que, tras la cresta, el terreno aún era peor, si fuese posible, que con el que habíamos luchado anteriormente. Pero esta vez la victoria se sentía en el aire. Las formaciones que veíamos parecían prometedoras, pero después de tantas decepciones, ¿quién les ofrecería un mínimo de credibilidad? ¿Sería nuestro instinto el que nos haría pensar así? No lo sé, pero lo cierto es que Hanssen y yo estuvimos de acuerdo, cuando discutimos nuestras alternativas, en que deberíamos conquistar el glaciar que veíamos más allá del collado. Teníamos el ardiente deseo de seguir y echar un vistazo, pero el camino para rodear las grietas era largo y, debo admitirlo también, ya estábamos cansados. La vuelta, cuesta abajo, no nos llevó mucho tiempo y pronto

pudimos contar a nuestros compañeros que el día siguiente podía ser prometedor.

Mientras estuvimos fuera, Hassel midió el monte Nilsen, que resultó alzarse cuatro mil quinientos metros sobre el nivel del mar. Qué buen recuerdo tengo de aquella tarde, contemplando la espléndida vista que la naturaleza nos ofrecía, el aire era tan nítido que se podía divisar cualquier cosa que estuviese en el campo de visión; y también recuerdo nuestro asombro al regreso, cuando encontramos todo el paisaje completamente transformado. De no haber sido por el monte Helmer Hanssen, nos habría sido difícil saber dónde nos encontrábamos. La atmósfera de estas regiones puede jugar las peores pasadas. Absolutamente serena como se nos mostró aquella tarde, más adelante se transformaría en todo menos despejada. Con todo, uno tiene que ser muy cuidadoso con lo que ve y lo que no ve. En la mayoría de los casos se ha demostrado que los exploradores de las regiones polares han sido proclives a ver de más antes que de menos; sin embargo, si hubiéramos cartografiado esta región tal como la vimos la primera vez, habríamos omitido gran parte de las cadenas montañosas.

Durante la noche se levantó una tormenta desde el sudeste y soplaba de tal manera que los vientos de la tienda silbaban, y eso que las piquetas estaban bien clavadas. Por la mañana, mientras desayunábamos, el viento aún soplaba y pensamos esperar un rato, pero de repente y sin avisar el tiempo se calmó, de modo que todas nuestras dudas se disiparon. ¡Menudo cambio había originado el viento del sudeste! La espléndida capa de nieve que el día anterior había hecho que ir esquiando fuese un placer, había sido barrida de la superficie convirtiéndola en una pista de duro hielo. Entonces nos acordamos de los crampones que habíamos dejado atrás: parecían bailar ante mis ojos, como si los pudiese tocar con la punta de los dedos. Sería un bonito viaje extra volver hasta La Carnicería para traerlos.

Mientras tanto, desmontamos el campamento y dejamos todo listo. Las huellas del día anterior no fueron fáciles de seguir, pues las perdíamos una y otra vez sobre el pulido hielo de la superficie, aunque más adelante las encontramos sobre las ondas de hielo que habían resistido el envite del viento. Era una tarea dura y extenuante para los guías de los trineos. Era muy difícil controlarlos sobre la deslizante pendiente; a veces marchaban en

línea recta, pero otras veces se cruzaban y hacía falta poner toda la atención para impedir que volcasen. Era algo que debíamos evitar a toda costa, ya que las finas cajas de las provisiones no soportaban muchos golpes contra el hielo, además del duro trabajo que requería volver a colocar en posición los trineos; por estas razones los guías se empleaban con el máximo cuidado. Ese día los trineos tuvieron que superar una dura prueba, a través de las grandes y difíciles irregularidades con las que nos encontramos sobre el glaciar; fue algo extraordinario que la superasen y el mejor testimonio del buen trabajo de Bjaaland.

Ese día el glaciar presentó el peor caos con el que nunca antes habíamos tenido que luchar. Hassel y yo marchábamos a la cabeza, como de costumbre, atados con una cuerda. Subir hasta el punto donde Hanssen y yo habíamos llegado la tarde anterior fue relativamente fácil; se avanza más rápidamente cuando uno sabe que el camino es practicable. Después de esa posición la cosa empeoró, hasta tal punto que frecuentemente el camino era tan malo que teníamos que detenernos durante un buen rato e inspeccionar en varias direcciones antes de seguir adelante. Más de una vez tuvimos que usar el hacha para romper algún trozo de hielo que impedía nuestro paso. En una ocasión las cosas se pusieron realmente serias; abismo tras abismo, montículo tras montículo, tan altos y empinados que parecían montañas. En este punto exploramos todas las direcciones para encontrar por dónde cruzar; finalmente encontramos un paso, si es que así se le puede llamar. Era un puente tan estrecho que apenas medía el ancho del trineo; un tremendo abismo se abría a cada lado. Este paso me recordó a un equilibrista cruzando el Niágara sobre la cuerda floja. Menos mal que ninguno de nosotros sufría de vértigos, y que los perros no son conscientes del resultado de dar un paso en falso.

Al otro lado del puente comenzamos a descender; ahora nuestra ruta seguía un largo valle situado entre suaves ondulaciones. Nuestra paciencia fue puesta a prueba con severidad mientras avanzamos por aquí, pues la dirección de esta larga hondonada discurría hacia el oeste. Tratamos varias veces de encaminar nuestro rumbo hacia el sur ascendiendo una de las ondulaciones, pero este esfuerzo no surtió sus efectos. Siempre conseguíamos llegar arriba, pero el descenso al otro lado era impracticable;

no se podía hacer otra cosa que seguir el curso natural del valle hasta que tomase dirección sur. Fueron los guías de los trineos los que tuvieron que demostrar mayor grado de paciencia, pues les veíamos subir de vez en cuando a la cima de la ondulación, no del todo satisfechos con las exploraciones que Hassel y yo habíamos hecho. Pero el resultado era siempre el mismo; teníamos que someternos a los caprichos de la naturaleza y seguir nuestro camino.

La marcha por este valle no estuvo exenta de obstáculos; grietas de varias dimensiones se cruzaban por nuestro camino. La parte superior de la ondulación a la que finalmente llegamos, tenía una presencia imponente. Terminaba hacia el este, en una profunda caída que alcanzaba en ese punto una altura de más de treinta metros. Hacia el oeste descendía gradualmente a la parte inferior, lo que significaba que por esta zona podíamos seguir avanzando. Con el fin de tener mejores vistas de lo que nos rodeaba, ascendimos a la parte más alta de la cresta por el lado este y desde allí confirmamos las suposiciones hechas el día anterior. El collado que habíamos visto, tras el cual esperábamos encontrar mejores condiciones, podíamos verlo ahora justo ante nosotros. Y lo que vimos hizo que nuestros corazones acelerasen su ritmo por el entusiasmo. ¿Aquel blanco grande, aquella impecable planicie podría ser real o se trataba de una ilusión? Sólo el tiempo nos daría la respuesta.

Hassel y yo nos lanzamos a la carrera mientras los demás nos seguían. Aún teníamos que atravesar una buena cantidad de dificultades antes de alcanzar ese soñado lugar, pero comparados con todos los sitios imposibles por los que ya habíamos cruzado, estos no representaban mayor problema. Dimos un suspiro de alivio al llegar a la planicie tan prometedora; su extensión no era muy grande, aunque no éramos muy exigentes al respecto después de los días de marcha sobre superficies tan quebradas. Más hacia al sur, aún se podían ver enormes moles acumuladas por la presión, pero las distancias entre ellas eran muy grandes y la superficie se presentaba entera. Entonces, fue la primera vez desde que entramos en el glaciar del Diablo, en ser capaces de dirigirnos hacia el sur geográfico durante unos minutos.

A medida que íbamos avanzando pudimos comprobar que realmente habíamos encontrado otra clase de superficie; por una vez no habíamos

hecho el ridículo. No es que tuviésemos una superficie totalmente compacta sobre la que marchar —pasaría mucho tiempo antes de eso—, pero éramos capaces de mantener el rumbo durante tramos cada vez más largos. Las grandes grietas comenzaron a ser algo raro, y estaban tan llenas de nieve en sus extremos que no necesitábamos dar grandes rodeos para atravesarlas. Era una nueva vida tanto para nosotros como para nuestros perros, y marchábamos hacia el sur rápidamente. Según avanzábamos, nuestra marcha era mejor y más rápida cada vez. Podíamos ver en la distancia algunas enormes formaciones en forma de cúpula, que parecían levantarse sobre el aire: resultaron ser el límite más al sur de las grandes grietas y el comienzo de la transición a la tercera fase del glaciar.

Resultó muy difícil superar estas formaciones, pues eran altas y muy deslizantes debido a los vientos que las barrían. Estaban justo en nuestra ruta; desde lo alto tuvimos una buena panorámica. La superficie que teníamos ahora era bastante diferente a la del lado norte. Aquí las grandes grietas estaban totalmente llenas de nieve y las podíamos cruzar por cualquier sitio. Llamaba nuestra atención la inmensa cantidad de montículos de hielo similares a montones de heno, que ya conocíamos de otros lugares. Grandes tramos de superficie aparecían totalmente barridos por el viento, sacando a la luz un hielo muy pulido.

Era evidente que estas formaciones o fases del glaciar se debían al tipo de terreno que había bajo su superficie. El primer tramo que habíamos pasado, donde la confusión era tan extrema, debía de ser la parte más cercana a la tierra desnuda; a medida que el glaciar se alejaba de la tierra, aparecía menos quebrado. En la zona de los montones de heno no había fracturas de la superficie, sólo irregularidades aquí y allá. El cómo estaban formados estos montones y el porqué de su forma pronto lo descubrimos. Era un placer avanzar de forma continua, en vez de tener que estar dando rodeos de un lado para otro; sólo una o dos veces nos vimos obligados a dar un rodeo para evitar uno de aquellos montones, pero habitualmente mantuvimos nuestra ruta en línea recta. Los grandes trozos de superficie totalmente barridos por los que pasábamos de vez en cuando se extendían en todas las direcciones y las grietas que presentaban eran muy estrechas, de unos pocos centímetros de anchura.

Aquella tarde tuvimos problemas para encontrar un lugar donde poner la tienda; la superficie era muy dura por todas partes, y finalmente la tuvimos que colocar sobre el hielo desnudo. Afortunadamente para nuestras piquetas, este hielo no era de la variedad más brillante y dura; tenía una apariencia más lechosa y más blanda, y pudimos clavar las piquetas con nuestras hachas. Cuando la tienda estuvo levantada, Hassel, como de costumbre, salió en busca de hielo para cocinar. Por lo general, empleaba un gran cuchillo, especialmente preparado para la nieve; esa tarde salió armado con un hacha. Estaba encantado con la cantidad y excelencia del producto que tenía a mano; no era necesario ir muy lejos. Justo en la misma entrada de la puerta, a medio metro de distancia, había uno de aquellos pequeños montones, y parecía colocado allí a propósito. Hassel levantó su hacha y dio un sonoro golpe; el hacha no encontró resistencia y entró hasta la empuñadura. Los montones de heno estaban vacíos. Según sacó el hacha, las paredes de hielo que lo rodeaban se rompieron y pudimos oírlas caer a través de un oscuro agujero. Resultó que a medio metro de nuestra puerta teníamos la mejor entrada para un sótano. Hassel parecía disfrutar con la situación. «Negro como un saco —sonrió—; no se ve el fondo». Hanssen estaba radiante; no cabía duda de que le hubiera gustado colocar la tienda un poco más cerca. El hielo procedente de estos montones era de la mejor calidad y el más apropiado para cocinar.

El día siguiente, 1 de diciembre, fue una jornada agotadora para todos. Desde bien temprano una cegadora ventisca sopló con furia desde el sudeste, con gran cantidad de nieve. La marcha fue de las peores, sobre hielo pulido. Yo me tropezaba con los esquís, pero si me comparaba con otros tenía una tarea fácil. Los que guiaban los trineos se vieron obligados a quitarse los esquís, colocarlos sobre la carga y seguir caminado al lado para sujetar el trineo y ayudar a los perros cuando estos se encontraban con pasos difíciles; lo cual era bastante a menudo cuando los trineos llegaban a ellos, pues sobre esta superficie de hielo pulido había cierta cantidad de pequeñas ondulaciones de hielo dispersas, el *sastrugi*, formadas por una clase de nieve que recordaba el pegamento hecho de pescado. Los perros no podían hacer fuerza sobre un hielo tan resbaladizo, y cuando llegaban a una de estas ondas de hielo duro, no conseguían arrastrar la carga por mucho

que lo intentaban. Los guías tenían que empujar con todas sus fuerzas para evitar que el trineo se parase. Así, la mayoría de las veces era necesario combinar la fuerza de los hombres y los perros para mover el trineo y poder avanzar.

A lo largo de la tarde la superficie comenzó a quebrarse de nuevo, y de vez en cuando grandes grietas se cruzaban en nuestro camino. Realmente, eran bastante traicioneras; daban la impresión de ser inocentes, ya que aparecían bastante llenas de nieve, pero observándolas más detenidamente descubrimos que eran mucho más peligrosas de lo que en un principio habíamos pensado. Sucedía que entre la nieve suelta de relleno y el hielo firme de los bordes había bastante separación, un hueco totalmente abierto que conducía directamente a las profundidades. La mayor parte de las veces, la capa de nieve que cubría este hueco era muy delgada. Normalmente, cuando cruzábamos sobre estos rellenos de nieve no ocurría nada, pero había un momento crítico hasta llegar al otro lado. Los perros pisaban sobre la superficie más lisa del hielo y no podían clavar sus pezuñas para tirar hacia adelante, con lo que el guía debía empujar con todas sus fuerzas. En esos momentos, toda la fuerza descansaba sobre sus pies, encima de la delgada capa de hielo. En estas circunstancias sujetábamos firmemente el trineo o lo atábamos con unas correas destinadas a prevenir estos accidentes. Pero la familiaridad alimenta el desprecio, incluso para el más cauto, y alguno de los guías se hizo experto en bajar a «los sótanos».

Si esta parte del viaje era molesta para los perros, ciertamente no lo era menos para los hombres. Si el tiempo hubiera sido bueno no habríamos tenido que estar muy pendientes de nosotros mismos, pero este tiempo endiablado desde luego que no era agradable. Gran parte del tiempo lo empleamos en quitarnos el hielo que se formaba en la nariz y en las mejillas congeladas —y ni parábamos, no teníamos tiempo para eso—. Simplemente nos quitábamos la manopla y frotábamos con la mano caliente la zona mientras seguíamos adelante; cuando pensábamos que ese lugar de la cara estaba sensible de nuevo, volvíamos a colocarnos las manoplas. Aunque en estas ocasiones hay que tener cuidado. No se puede tener la mano desnuda durante mucho tiempo con el termómetro varios grados bajo cero y una tormenta soplando. A pesar de las malas condiciones en las que habíamos

estado trabajando, los medidores de distancia de los trineos marcaban esa tarde una distancia de veinticinco kilómetros. En el momento de acampar nos sentimos plenamente satisfechos de la jornada.

Permítasenos echar una mirada dentro de nuestra tienda aquella tarde. Parece bastante cómoda. La parte interior de la mitad de la tienda está ocupada por tres sacos de dormir, lugar que sus respectivos dueños han encontrado confortable y adecuado para dormir; allí se les puede ver escribiendo en sus diarios. La mitad exterior —la más cercana a la puerta— tiene sólo dos sacos de dormir y el resto del espacio se encuentra repleto con los utensilios de cocina de la expedición. Los dueños de estos sacos aún no se han acostado. Hanssen es el cocinero y no se acuesta hasta que la comida no está preparada y servida. Wisting es su fiel camarada y ayudante, siempre dispuesto a prestar cualquier servicio que le sea requerido. Hanssen parece ser un esmerado cocinero; es evidente que no le gusta que la comida se le queme y su cuchara remueve de manera incesante el contenido de la olla. «¡Sopa!». El efecto de esta palabra es instantáneo. Todo el mundo se sienta al mismo tiempo con un tazón en una mano y una cuchara en la otra. Cada cual guarda el turno para llenar su tazón con lo que parece ser la más deliciosa sopa de verduras. Por sus gestos se aprecia que está hirviendo, pero aun así desaparece con sorprendente rapidez. Los tazones se llenan de nuevo, esta vez con alimento más sólido, pemmican. Sin disimular su agrado, una vez más despachan el contenido de sus cuencos, los cuales se vuelven a llenar por tercera vez. No hay nada que sacie el apetito de estos hombres. Los tazones se rebañan cuidadosamente, dejándolos limpios a base de pan y agua. A juzgar por sus caras, es fácil adivinar que no hay menú mejor preparado que el que se les ofrece. Antes de comerse las galletas las acarician con sus dedos. Y el agua —ellos la llaman agua congelada— también desaparece en grandes cantidades y, por sus expresiones, se podría comparar a la satisfacción que se siente al beber el mejor de los vinos. La lámpara *Primus* zumba suavemente durante toda la comida, con lo que la temperatura dentro de la tienda es bastante agradable.

Al terminar la comida, uno de ellos busca unas tijeras y un espejo: los exploradores polares adecentan su pelo por la proximidad del domingo. La barba se rasura bastante corta con la maquinilla cada tarde del sábado; esto

se hace, no ya por motivos de vanidad, sino por utilidad y confort. La barba es propensa a acumular hielo, lo cual frecuentemente es bastante molesto. Llevar barba en las regiones polares me parece tan incómodo y poco práctico —bien, permítaseme la expresión— como andar con un gran sombrero en cada pie. A medida que la maquinilla y el espejo van haciendo la ronda, uno tras otro desaparecen dentro de sus sacos y con cinco *buenas noches* el silencio cae sobre la tienda. Las acompasadas respiraciones pronto anuncian que el trabajo del día está pasando su factura. Mientras tanto, el viento del sudeste aúlla y la nieve golpea la tienda. Los perros se han enroscado sobre sí mismos y el mal tiempo parece no molestarles.

La tormenta continúa de manera incesante al día siguiente, y teniendo en cuenta la peligrosidad del terreno decidimos esperar. En el transcurso de la mañana —hacia el mediodía, quizá— el viento aflojó un poco y salimos de la tienda. El sol hacía tímidas apariciones de vez en cuando, le dimos la bienvenida y tuvimos la oportunidad de medir nuestra latitud: 86° 47’ S.

En este campamento dejamos toda nuestra preciosa ropa de piel de reno, ya que veíamos que no tendríamos que volver a usarla, pues la temperatura había subido bastante. De todas formas, nos quedamos con las capuchas de nuestros abrigos; nos venía muy bien tenerlas para protegernos del viento. La marcha del día no fue larga; el ligero descenso de la fuerza del viento a mediodía fue una broma. Pronto llegó de nuevo y en serio, con una fuerte ventisca que barría toda la superficie del hielo soplando desde el mismo lugar, el sudeste. Si hubiésemos sabido cómo era el suelo que pisábamos, posiblemente habríamos seguido adelante; pero con esta tormenta y la ventisca, que ni nos permitía abrir los ojos, seguir hubiera sido una temeridad. Un accidente serio podía dar al traste con todo. Cuatro kilómetros fue toda la distancia recorrida. Al acampar la temperatura era de -21° C. La altura sobre el nivel del mar, dos mil novecientos ochenta metros.

Durante la noche el viento cambió de rumbo de sudeste a norte, soplando con algo menos de intensidad y el cielo se despejó. Era una buena ocasión y no podíamos perder tiempo en aprovecharla. Una pequeña subida de hielo se extendía ante nosotros, brillando como un espejo. Como en días precedentes, yo marchaba en cabeza dando trompicones con los esquís

puestos, mientras que los demás, sin esquís, tenían que seguirme sujetando los trineos. La superficie de hielo aún presentaba grietas llenas de nieve aunque, quizá, cada vez menos frecuentes que antes. Pequeñas zonas de nieve aparecían sobre la suave superficie de hielo y pronto aumentaron en cantidad y en tamaño, hasta que después de un tramo no muy largo se unieron todas cubriendo el incómodo hielo con una buena y lisa capa de nieve. Entonces todos se pusieron de nuevo los esquís y continuamos nuestro camino hacia el sur, satisfechos.

Todos estábamos contentos por haber conquistado aquel traicionero glaciar y nos alegramos de haber llegado finalmente a esta planicie. Según avanzábamos, satisfechos por haberlo logrado, un collado apareció justo ante nosotros, diciéndonos claramente que quizá nuestros sufrimientos aún no habían terminado. La superficie se había hundido un poco y según nos acercamos pudimos ver que tendríamos que atravesar un ancho valle, aunque no muy profundo, antes de llegar al pie del collado. Grandes líneas de montículos y formaciones como montones de heno, así como trozos de hielos sueltos se podían ver por todos los lados; teníamos que mantener los ojos abiertos.

Llegamos a una formación glaciar que bautizamos con el nombre del Salón de Baile del Diablo. Poco a poco la cubierta de nieve que tanto habíamos elogiado desapareció y ante nosotros surgió este ancho valle, desnudo y brillante. En un principio todo marchaba razonablemente bien; mientras descendimos, fuimos a buen ritmo sobre el suave hielo. De repente, el trineo de Wisting comenzó a hundirse en la superficie y finalmente volcó de lado. Todos sabíamos lo que había pasado: uno de los patines se había metido en una grieta. Hassel comenzó a ayudar a Wisting para levantar el trineo y sacarlo de la peligrosa situación; mientras tanto, Bjaaland había sacado la cámara decidido a perpetuar la imagen. Acostumbrados como estábamos a estos incidentes, Hanssen y yo estábamos mirando la escena desde un punto más adelantado adonde habíamos llegado, cuando ocurrió el percance. Tomar la fotografía llevó bastante tiempo, con lo que supuse que la grieta era una de aquellas cubiertas de nieve y no presentaba mayor peligro, pero Bjaaland quería tener un recuerdo más entre todas sus numerosas fotos de grietas y

delicadas situaciones a las que nos habíamos expuesto. Como la grieta estaba totalmente llena de nieve, no era necesario interesarse por el problema. Le llamé para preguntarles cómo iban.

—Todo bien —fue la respuesta—; estamos acabando.

—¿Cómo es la grieta?

—Como todas —me gritaron—; sin fondo.

Quiero narrar este incidente simplemente para mostrar cómo puede uno llegar a acostumbrarse a cualquier cosa en este mundo. Allí estaban Wisting y Hassel, sobre un enorme abismo sin fondo y haciendo una fotografía; a ninguno de los dos le parecía seria la situación. A juzgar por las risas y bromas que oía, se podía pensar que la situación era de todo menos grave.

Cuando el fotógrafo, tranquila y pausadamente, hubo terminado su trabajo —consiguió una extraordinaria foto de la escena—, los otros dos levantaron el trineo y continuamos el viaje. Fue en esta grieta donde entramos en el Salón de Baile de Su Majestad. La superficie no estaba del todo mal. Realmente, la nieve había desaparecido, lo que hacía difícil el avance, pero no encontramos muchas grietas. Había buena cantidad de hielos amontonados por la presión, como ya he mencionado en otras ocasiones, pero incluso en sus alrededores no se apreciaban lugares de paso problemáticos. El primer signo de que la superficie era más peligrosa de lo que realmente parecía fue cuando los perros guía de Hanssen fueron a cruzar una aparentemente sólida zona de hielo. Se quedaron colgando de sus arneses, pero sacarlos fue fácil. Cuando miramos a través del agujero que se había hecho en la corteza, nos dio la impresión de ser muy peligroso; a unos sesenta o noventa centímetros más abajo aparecía otra capa, formada al parecer por hielo en polvo. Dimos por sentado que esta capa era sólida y que no había peligro de caer más abajo de la primera. Aunque Bjaaland fue capaz de contarnos una historia diferente. De hecho, cayó a través de la primera capa y también atravesó la segunda, quedando sujeto de una cuerda atada a su trineo, lo que le salvó por los pelos. De vez en cuando los perros se hundían y de vez en cuando los hombres también. El espacio abierto entre las dos capas bajo nuestros pies producía un desagradable sonido hueco conforme pasábamos. Los guías amenazaban con sus látigos a los perros todo lo que podían y a gritos les animaban para que pasasen lo más

rápido posible por aquella traicionera superficie. Afortunadamente, estas curiosas formaciones no fueron muy numerosas y pronto comenzamos a observar una mejoría según ascendíamos al collado. Pronto vimos que el Salón de Baile era el último adiós del glaciar. Cesaron todas las irregularidades y la superficie mejoró rápidamente, con lo que al poco tiempo teníamos la satisfacción de ver que finalmente habíamos superado todas las molestas dificultades. La superficie se volvió perfecta, cubierta con una espléndida capa de nieve, y continuamos rápidamente nuestra ruta hacia el sur con una sensación de plena seguridad.

Capítulo XII. En el Polo

A 87° de latitud sur, según nuestras estimaciones, vimos el último trozo de tierra al nordeste. El tiempo no podía estar más despejado y nuestra vista divisaba toda la extensión de terreno posible desde ese punto. En esta ocasión nos engañábamos, como veremos más adelante. La distancia recorrida ese día, 4 de diciembre, fue cercana a cuarenta kilómetros; la altura sobre el nivel del mar, tres mil setenta y ocho metros.

El buen tiempo no duró mucho. Al día siguiente, 5 de diciembre, llegó una tormenta desde el norte, y una vez más convirtió toda la llanura en una ventisca de gruesos copos de nieve que nos cegaban y dificultaban la marcha, no obstante la sensación de seguridad nos ayudaba a avanzar con rapidez y sin vacilaciones, aunque no fuésemos capaces de ver nada. Ese día encontramos una superficie distinta, el *sastrugi*, grandes y duras ondulaciones de nieve. Marchar entre estas formaciones era muy molesto, especialmente sin poder ver nada. En estas circunstancias, no era de mucha utilidad que alguien fuera en cabeza marcando la ruta, pues era imposible mantenerse en pie. Dar tres o cuatro pasos era lo máximo que podíamos hacer antes de caer al suelo. El *sastrugi* era muy alto, y con frecuencia aparecía repentinamente; cuando lo encontrábamos inesperadamente, teníamos que hacer acrobacias para mantenernos en pie. La mejor forma de avanzar en estas condiciones era dejar que los perros de Hanssen abrieran la marcha; era una molesta tarea para Hanssen, al igual que para sus perros, pero la llevaron a cabo y muy bien. Evidentemente, un vuelco aquí y otro allí fueron inevitables, pero con paciencia volvía a poner en pie el trineo de nuevo. Los guías tenían que hacer todo lo que podían para sujetar sus trineos y al mismo tiempo tenían que sujetarse ellos mismos. Aún era peor para los que íbamos sin trineo, pero si seguíamos sus huellas podíamos ver dónde se encontraban las irregularidades del terreno y así estar preparados

para afrontarlas. Hanssen se merece unas palabras de reconocimiento por su trabajo conduciendo el trineo sobre aquella superficie y con aquel temporal. Es complicado manejar perros esquimales cuando estos no pueden ver, pero Hanssen lo hizo muy bien, controlando a los perros y siguiendo el rumbo con la brújula. Podría pensarse que es imposible mantener un rumbo medianamente correcto sobre una superficie tan irregular, sufriendo tan violentos golpes que la aguja de la brújula gire varias veces sobre su eje, y apenas haya parado comience de nuevo la misma danza. Pues bien, cuando finalmente pudimos hacer observaciones, resultó que Hanssen no se había desviado un pelo: las observaciones y nuestra estimación coincidían al milímetro. A pesar de todos los obstáculos y de avanzar sin ver nada, los medidores de distancia de nuestros trineos indicaban casi cuarenta kilómetros. El hipsómetro marcaba tres mil trescientos setenta y cuatro metros sobre el nivel del mar; habíamos alcanzado una altura superior a la conseguida en La Carnicería.

El 6 de diciembre nos trajo el mismo tiempo: una espesa nieve, el cielo y la llanura confundidos en una misma cosa, no se veía nada. Aun así, hicimos un magnífico progreso. El *sastrugi* se fue allanando gradualmente hasta que la superficie quedó totalmente lisa; fue un alivio. Estas irregularidades en las que uno caía constantemente eran un verdadero fastidio; si las hubiéramos tenido en los alrededores de la estación, no nos hubieran importado mucho, pero aquí arriba, en las tierras altas donde nos encontrábamos y donde cada una de ellas nos hacía jadear para superarlas, ciertamente eran bastante molestas.

Aquel día pasamos los 88° S, y acampamos a 88° 9’ S. Esa tarde nos aguardaba una gran sorpresa en el interior de la tienda. Esperaba encontrar, como en tardes anteriores, que el punto de ebullición bajara algo; en otras palabras, que el terreno hubiera seguido ascendiendo, pero para nuestra sorpresa no era así. El agua comenzó a hervir exactamente a la misma temperatura que en días anteriores. Intenté varias veces convencerme de que no cometía ningún error de medición, pero siempre obtenía el mismo resultado. Todos nos regocijamos cuando por fin pude anunciar que habíamos llegado a la parte más alta de la planicie.

El 7 de diciembre comenzó como el 6, con una niebla muy espesa, aunque, como dicen, nunca sabes cómo va a ser el día hasta que el sol se pone. Posiblemente podría haber elegido otra expresión mejor —más acorde con las condiciones de la naturaleza—, pero dejémoslo estar. Aunque durante varias semanas el sol no se pusiera, los lectores no me echarán en cara esta imprecisión. Con un ligero viento soplando del nordeste, marchamos a buena velocidad sobre una llanura totalmente plana. El trabajo realizado en las subidas había agotado a nuestros perros, aunque no de una manera irrecuperable. Se habían vuelto glotones —eso no se podía negar— y el medio kilo de pemmican que cada día llenaba sus estómagos no era suficiente. Tarde o temprano buscaban algo —fuera lo que fuese— para devorarlo. En un principio se contentaron con objetos sueltos, como las sujeciones de los esquís, látigos, botas y cosas por el estilo; una vez que conocimos sus inclinaciones, tuvimos mucho cuidado con todo lo que podrían encontrar que no fuera comida extra y que pudiese quedar tirado fuera. Pero ese no era el *quid* de la cuestión. Fueron en busca de las correas de los trineos y, si se lo hubiéramos permitido, pronto lo habrían desmontado en partes. Encontramos una manera de acabar con esto: cada tarde, cuando parábamos, enterrábamos los trineos en la nieve, e igualmente escondíamos todas las correas. Esta técnica tuvo éxito; es curioso, pero nunca intentaron desenterrarlos.

Otra curiosidad a mencionar es que estos hambrientos animales, que devoraban todo lo que se les ponía por delante, incluso las puntas de goma de los bastones de esquiar, nunca intentaron romper las cajas de las provisiones. Deambulaban entre las cajas, rozándolas con sus narices, viendo y oliendo los botes de pemmican, sin hacer ningún ademán de apresarlas. Pero si uno de nosotros levantaba una tapa, no tardaban en aparecer por allí. Llegaban a toda velocidad y se reunían alrededor de los trineos con la esperanza de conseguir un bocado extra. No logro encontrar explicación a este comportamiento; esa timidez no formaba parte de su naturaleza, de eso estoy bastante seguro.

Al final de la mañana la gruesa cortina de nubes comenzó a disiparse sobre el horizonte y por vez primera en tres días pudimos ver unos cuantos kilómetros a nuestro alrededor. La sensación era como si hubiésemos

despertado después de haber echado una siesta, frotamos nuestros ojos y miramos alrededor. Estábamos tan acostumbrados al gris crepuscular que aquella luz nos cegaba. Mientras tanto, las capas superiores de la atmósfera se obstinaban en impedir que el sol nos mostrara su color. A duras penas conseguimos la altura sobre el meridiano, con la que pudimos determinar nuestra latitud. Desde 86° 47’ S no habíamos podido hacer ninguna observación, y no era fácil predecir cuándo haríamos otra. Hasta ahora, las condiciones del tiempo en estas tierras altas no habían sido particularmente favorables. Aunque las perspectivas no eran muy halagüeñas, nos detuvimos a las 11 de la mañana y nos preparamos para ver si el sol nos permitía hacer mediciones. Hassel y Wisting usaban un sextante y un horizonte artificial, y Hanssen y yo otro equipo similar.

Yo no sé si alguna vez he permanecido tan absolutamente pendiente del sol como en aquella ocasión. Si las observaciones que hiciéramos aquí coincidieran con nuestros cálculos, aun en el peor de los casos llegaríamos al Polo con nuestras simples estimaciones; pero si no coincidieran, habría que poner en tela de juicio la afirmación de que nuestras evaluaciones nos permitieran llegar a nuestro destino. No sé si empujado por mis ansias o por qué, pero el sol apareció. Sus comienzos no fueron muy brillantes, pero acostumbrados como estábamos a sacar provecho de las peores circunstancias, tuvimos suficiente. Cada uno de nosotros hizo las medidas y las anotamos. La cortina de nubes poco a poco se fue retirando y antes de finalizar nuestra tarea —es decir, medir el sol en su punto más alto y convencernos de que comenzaba a descender de nuevo— comenzó a brillar con todo su esplendor. Dejamos a un lado todos nuestros instrumentos y nos sentamos sobre nuestros trineos, enfangados en los cálculos. No es preciso decir que me encontraba muy nervioso. ¿Cuál sería el resultado, después de marchar a ciegas durante tanto tiempo y sobre una superficie imposible? Sumamos y restamos y al final hallamos el resultado. Nos miramos unos a otros con gesto de incredulidad: el resultado era tan asombroso como en un juego de magia: 88° 16’ S, la misma cifra, hasta en el minuto, que nosotros habíamos estimado. Si nos viéramos forzados a marchar hacia el Polo sólo con nuestras estimaciones, seguramente los más exigentes admitirían entonces nuestro derecho a hacerlo de esa forma. Dejamos a un lado

nuestros libros de anotaciones, comimos una o dos galletas y nos pusimos de nuevo en marcha.

Teníamos una gran tarea ante nosotros aquel día: nada menos que llevar nuestra bandera más al sur de lo que cualquier otro hombre había llegado. Teníamos una bandera de seda preparada; estaba sujeta a dos palos de esquí y la llevábamos en el trineo de Hanssen. Había dado órdenes de que tan pronto como llegásemos a 88° 23’, que era el punto más al sur alcanzado por Shackleton, se izase sobre su trineo. Era mi turno de ir en cabeza y seguí adelante. Ya no tuvimos dificultades para mantener nuestro rumbo; tuve que dirigirme a través de las más grandes formaciones de nubes que hasta ahora habíamos encontrado, pero a partir de ese momento todo fue como una máquina. Yo iba en cabeza, abriendo la marcha, después Hanssen, luego Wisting, y finalmente Bjaaland. Al que no le tocaba ir en cabeza podía ir por donde le gustase; por lo general, acompañaba a uno u otro de los trineos. Yo hacía tiempo que había caído como en un sueño, lejos de la escena en la cual me estaba moviendo; no recuerdo en lo que pensaba exactamente, pero me tenía tan absorto que había olvidado enteramente lo que me rodeaba. Entonces, súbitamente, un grito de júbilo me sacó de mis ensoñaciones, y fue seguido de una salva de aplausos. Me di la vuelta rápidamente para descubrir la razón de este insólito acontecimiento, y me quedé sin palabras, sobrecogido.

No encuentro la manera de expresar los sentimientos que me embargaron en aquel momento. Todos los trineos se habían detenido y el primero de ellos enarbolaba la bandera noruega. El viento la hacía ondear de tal manera que podía oír el sonido que producía; era maravilloso verla sobre el resplandeciente entorno blanco, moviéndose al compás de aquel aire tan limpio. Habíamos sobrepasado los 88° 23’; estábamos en el punto más al sur que ningún ser humano hubiera estado. Ningún otro momento de todo el viaje me afectó tanto como este. Las lágrimas aparecieron en mis ojos; fue algo imposible de evitar. Era la bandera ondeando al frente la que me conquistaba a mí y a mi voluntad. Afortunadamente, me encontraba a cierta distancia delante de los demás, con lo que tuve tiempo para recomponerme y dominar mis sentimientos antes de alcanzar a mis

compañeros. Todos nos dimos la mano felicitándonos; juntos habíamos llegado tan lejos y juntos iríamos aún más lejos, hasta el final.

Adams, Wild y Marshall en 88° 23' el punto más al sur alcanzado por la expedición de Ernest Shackleton de 1909

No quisiera pasar este punto sin rendir antes nuestra mayor admiración al hombre que, junto con sus valientes compañeros, había colocado la bandera de su país infinitamente más cerca de la meta que ninguno de sus predecesores. El nombre de sir Ernest Shackleton siempre estará escrito en los anales de la exploración antártica con letras de fuego. El valor y el coraje pueden hacer maravillas, y no conozco mejor ejemplo de ello que este hombre, que los tiene cumplidamente.

Por supuesto, las cámaras salieron a la luz y tomamos una excelente fotografía de la escena, que ninguno de los presentes jamás olvidará. Avanzamos un par de kilómetros más, hasta 88° 25’, y montamos el campamento. El tiempo había mejorado y siguió mejorando todo el día. Todo estaba casi en perfecta calma, con una claridad radiante y, teniendo en cuenta las circunstancias, con una temperatura casi veraniega: -18° C. Dentro de la tienda hacía bastante calor. Todo esto era mucho más de lo que esperábamos.

Después de muchas consideraciones y discusiones, habíamos llegado a la conclusión de que debíamos construir un almacén —al menos uno— en este lugar. Las ventajas de aligerar nuestros trineos eran tan grandes que deberíamos asumir ese riesgo. Aunque realmente esto no entrañaba demasiado peligro, después de todo teníamos un sistema de señales tan bueno que hasta un ciego podría volver a este lugar. Decidimos, además de hacer marcas perpendiculares a nuestra ruta —es decir, de este a oeste—, construir también monolitos de nieve cada tres kilómetros hacia el sur.

Pasamos aquí el siguiente día preparando este almacén. Los perros de Hanssen, todos ellos, eran realmente una maravilla; nada parecía afectarles. Se habían quedado un poco más flacos, por supuesto, pero estaban tan fuertes como siempre. Esto es lo que nos decidió a no aligerar el trineo de Hanssen y sí los otros dos; tanto el equipo de Wisting como el de Bjaaland habían sufrido bastante, sobre todo en las últimas etapas. La reducción de peso fue considerable, cerca de cincuenta kilogramos en cada uno de los trineos; con lo que dejamos en el almacén unos cien. La nieve que teníamos por aquí no era muy apropiada para la construcción; aun así, hicimos un respetable monumento. Dejamos pemmican para los perros y galletas; en los trineos llevábamos provisiones para un mes. De todas formas, si tuviésemos la mala suerte de no encontrar este depósito, estábamos bastante seguros de poder alcanzar el situado a 86° 21’ antes de que se terminasen nuestros suministros. La cruz que marcaba el almacén estaba hecha con sesenta astillas negras de las cajas de empaquetar, colocadas a cien pasos unas de otras. Una sí y otra no tenían sujetas unas tiras de tela negra en su extremo. Las astillas situadas al lado este estaban marcadas, con lo que al

encontrarnos con cualquiera de ellas sabíamos inmediatamente que estábamos al este del almacén. Las que estaban al oeste no tenían marcas.

El calor de los días pasados parecía haber macerado nuestras congeladas heridas, con lo que presentábamos una terrible apariencia. Wisting, Hanssen y yo éramos quienes más habíamos sufrido el peor daño con las últimas ventiscas del sudeste; el lado izquierdo de nuestra cara era una masa de llagas, con ampollas llenas de agua. Parecíamos unos rufianes patibularios de la peor especie, y probablemente no nos hubieran reconocido ni nuestros familiares más cercanos. Estas heridas nos dieron bastantes problemas durante la última parte de nuestro viaje. La más ligera ráfaga de viento nos producía una sensación como si un cuchillo mal afilado nos cortara la cara. Tardaron mucho tiempo en curar; puedo recordar a Hanssen quitándose la última costra cuando estábamos llegando a Hobart ¡tres meses más tarde! Tuvimos buena suerte con el tiempo durante la construcción de aquel almacén; el sol brillaba con todo su esplendor y disfrutamos de una excelente oportunidad para tomar mediciones con el sextante.

El 9 de diciembre llegó con el mismo buen tiempo y un sol brillante. Verdaderamente, ese día sentimos las heridas como si nos clavaran alfileres en el rostro; con -28° C y una pequeña brisa totalmente de cara no podíamos esperar otra cosa. Nos pusimos manos a la obra para levantar el monolito, tarea que hicimos regularmente hasta llegar al Polo. No eran tan grandes como los que habíamos construido abajo, en la barrera; calculamos que sería suficiente con una altura de un metro, ya que se veían sin dificultad sobre esta superficie libre de irregularidades y casi totalmente plana. Mientras estábamos enfrascados en nuestra tarea, tuvimos la oportunidad de llegar a conocer perfectamente la naturaleza de la nieve. Frecuentemente —muy frecuentemente, desde luego— en esta parte de la planicie, más allá de 88° 25’ tuvimos dificultades para encontrar nieve lo suficientemente buena —es decir, lo suficientemente sólida— como para cortar bloques. La nieve, aquí, parecía que había caído muy lentamente, con vientos muy ligeros o totalmente en calma. Podíamos clavar el mástil de la tienda, que medía casi dos metros de largo, sin encontrar ninguna resistencia, lo cual mostraba que debajo no había capas de nieve dura. La superficie era totalmente llana; no había rastro del *sastrugi* por ningún lado.

Cada paso que dábamos nos hacía avanzar rápidamente, cada vez más cerca de la meta; estábamos convencidos de que podríamos alcanzar nuestro destino la tarde del día 14. Era natural que nuestra conversación tratara principalmente sobre la fecha de nuestra llegada. Ninguno de nosotros admitía su nerviosismo, y me inclino a pensar que todos escondíamos una pequeña inquietud. ¿Qué veríamos al llegar allí? Una vasta e interminable llanura nunca vista por el ojo humano, ni hollada por el hombre, o… No, eso no era posible; a la velocidad a la que habíamos viajado, debíamos ser los primeros, no nos cabía la menor duda. Y sin embargo aún quedaba un mínimo resquicio, y la duda nos iba corroyendo y nunca nos dejaba en paz.

—¿Qué demonios está rastreando *Uroa*? —Era Bjaaland quien hacía esta observación, uno de aquellos días, mientras marchaba junto a su trineo hablando con él—. Y lo más extraño es que está siguiendo el rastro del sur. Y eso no puede ser.

Mylius, *Ring* y *Suggen* mostraban el mismo interés por la dirección sur; era extraordinario ver como levantaban sus cabezas, con gesto de curiosidad ante cualquier detalle, con sus narices al aire olfateando el anhelado Sur. Uno podía llegar a pensar que realmente iban a encontrar algo importante allí.

Desde 88° 25’ tanto el barómetro como el hipsómetro indicaban un lento pero seguro descenso de la planicie. Fue una agradable sorpresa para todos nosotros; no sólo habíamos encontrado la parte más alta de la planicie, sino también la bajada al otro lado. Esto era muy importante para tener una idea de cómo estaba constituida toda la planicie. El 9 de diciembre las observaciones y nuestras estimaciones variaban en menos de un kilómetro. El mismo resultado obtuvimos el día 10: las observaciones nos dieron dos kilómetros menos de lo calculado. El tiempo continuaba de manera similar a los días precedentes: ligera brisa del sudeste, temperatura -28° C, superficie de nieve suelta, aunque tanto los esquís como los trineos se deslizaban bien. Día 11, mismas condiciones: temperatura -25° C, observaciones y cálculos coincidían exactamente. Nuestra latitud era 89° 15’ S. El día 12 alcanzamos 89° 30’; los cálculos daban un kilómetro menos que las observaciones. La marcha y la superficie eran buenas como siempre.

Tiempo espléndido: calma y sol brillante. Las observaciones a mediodía del 13 nos dieron 89° 37’ S, y nuestros cálculos 89° 38,5’. Nos detuvimos esa tarde después de una marcha de trece kilómetros y acampamos a 89° 45’, según nuestros cálculos.

El tiempo al final de la mañana había sido tan bueno como anteriormente; por la tarde tuvimos una nevada del sudeste. Esa noche en la tienda fue como la víspera de una fiesta. Sentíamos que el gran evento estaba a punto de llegar. Nuestra bandera estaba fuera, sujeta sobre los mismos bastones de esquiar. La enrollamos y la dejamos tumbada a un lado, preparada para cuando llegase su momento. Durante la noche me desperté varias veces con el mismo sentimiento que recordaba de niño la noche antes de Navidad, una intensa expectación por ver qué iba a ocurrir. Por lo demás, creo que dormimos tan bien como cualquier otra noche.

En la mañana del 14 de diciembre, el tiempo era magnífico, como si todo estuviera preparado para llegar al Polo. No estoy del todo seguro, pero creo que despachamos nuestro desayuno más rápido que de costumbre, y en seguida salimos de la tienda, aunque debo admitir que siempre lo hacíamos con cierta diligencia. Comenzamos la marcha como de costumbre: un guía abriendo camino, Hanssen, Wisting, Bjaaland y el hombre de reserva esperando su turno para ponerse en cabeza. A mediodía alcanzamos 89° 53’ según nuestras estimaciones, y estábamos preparados para cubrir el resto en una etapa. A las 10 de la mañana se levantó una ligera brisa del sudeste que dejó todo cubierto de nubes, por lo que no pudimos medir la latitud al mediodía; sin embargo, estas no eran muy compactas, con lo que de vez en cuando podíamos ver algunos rayos de sol entre medias. La marcha de ese día fue un tanto diferente a la de otros días; algunas veces los esquís se deslizaban bien, y otras bastante mal. Avanzamos mecánicamente, igual que otras veces; no hay mucho más que decir, pero estábamos ojo avizor. Hanssen estiraba el cuello, esforzándose por divisar unos pocos metros más allá. Le había aconsejado, antes de comenzar la marcha, que estuviese atento para ver si había algo que mereciese la pena, y ciertamente lo hacía con ganas. Pero por mucho que se esforzaba, lo único que podía describir era una llanura sin fin que se extendía frente a nosotros. Los perros habían

dejado de olfatear y aparentemente habían perdido el interés por las regiones cercanas al eje de la tierra.

A las tres de la tarde, los guías de los trineos gritaron *¡Alto!* a la vez. Habían examinado cuidadosamente los medidores de distancias, y todos marcaban la distancia total —según nuestros cálculos— que había hasta el Polo. Habíamos alcanzado la meta, el viaje había terminado. No puedo decir —aunque sé que resultaría más efectista— que hubiera logrado el objetivo de mi vida. Sería un poco descarado por mi parte. Debo ser más honesto y admitir rotundamente que, en ese momento, no conocía a nadie colocado en un lugar tan diametralmente opuesto a la meta de su vida que yo. Las regiones del polo Norte —bueno, sí, el mismísimo polo Norte— me habían atraído desde la niñez, y ahora me encontraba en el polo Sur. ¿Puede alguien imaginar algo tan contradictorio?

El equipo de Admunsen

Habíamos estimado que estábamos en el Polo. Evidentemente, todos nosotros sabíamos que este no era el punto exacto; era imposible con el tiempo que hacía y con los instrumentos a nuestra disposición acertar con el punto concreto. Pero estábamos tan cerca que quizá simplemente estuviera a unos cuantos kilómetros y eso no tenía la más mínima importancia. Nuestra intención era marcar un círculo alrededor de este campamento, con un radio de veinte kilómetros, y con eso estaríamos satisfechos. Después de hacer el alto, nos reunimos y nos felicitamos mutuamente. Teníamos buenos motivos para congratularnos después de todo lo que habíamos logrado; creo que ese sentimiento quedó reflejado en el fuerte apretón de manos que nos dimos unos a otros. Después, procedimos a realizar el mayor y más solemne acto de todo nuestro viaje, plantar nuestra bandera[28]. El orgullo y el cariño brillaban en nuestros ojos mientras contemplábamos la bandera desplegarse con un fuerte latigazo y comenzar a ondear sobre el Polo. Había determinado que el acto de plantar la bandera —el histórico evento— tenía que realizarse entre todos. No lo tendría que hacer uno solo, sino todos los que habían arriesgado sus vidas en el esfuerzo y habían permanecido juntos contra viento y marea. Era la única forma en que podía demostrar mi gratitud a mis camaradas en este desolado lugar. Todos ellos comprendieron y aceptaron la intención de mi ofrecimiento. Cinco ajadas manos, casi congeladas, sujetaron el mástil desplegando la bandera al aire, y lo clavaron como los primeros en llegar al polo Sur geográfico. «Así, todos en uno, te plantamos, amada bandera, en el polo Sur, y damos el nombre de Rey Haakon VII a la planicie en la que ondeas». Ese momento será recordado por todos los que estuvimos allí.

Amundsen toma datos a su llegada al Polo Sur

En estas regiones, uno pierde la costumbre de las ceremonias largas —cuanto más cortas, mejor—. Cada día la vida comienza de nuevo. Una vez que montamos la tienda, Hanssen se dispuso a sacrificar a *Helge*, y le costó mucho separarse de su mejor amigo. *Helge* había sido un perro especialmente útil; había tirado del trineo de la mañana a la noche sin la más mínima protesta, había sido un brillante ejemplo para todo el equipo. Pero durante la última semana había decaído bastante y cuando llegamos al Polo sólo era una sombra de lo que había sido. Era una carga para los demás, ya que le era imposible hacer su trabajo. Un golpe en la cabeza y *Helge* dejó de vivir. Se dice que «lo que para uno es muerte, para otros es vida», y que lo mejor que pueden hacer estos perros es servir para comida. Descuartizamos a *Helge* en ese mismo lugar y en un par de horas no quedaban más que sus dientes, una matas de pelo y la punta del rabo. Era el segundo perro que perdíamos de los dieciocho que llevábamos. *Major*, uno de los mejores perros del equipo de Wisting, nos dejó a 88° 25’ S y nunca volvió. Estaba totalmente agotado y debió marcharse para morir. Ahora

teníamos dieciséis perros y tratamos de repartirlos en dos equipos iguales, abandonando el trineo de Bjaaland.

Evidentemente, esa tarde hubo celebración en la tienda; no es que se descorchase champán, ni corriese el vino, no. Nos contentamos con un poco de carne de foca para cada uno; estaba buena y nos sentó bien. Este fue el único signo de la fiesta. Afuera, la bandera ondeaba con la brisa. Dentro de la tienda, la conversación era animada y hablamos de muchas cosas. También, quizá, en nuestro interior enviábamos mensajes a casa anunciando lo que habíamos hecho.

Todo lo que llevábamos ahora con nosotros, teníamos que marcarlo con las palabras «Polo Sur» y la fecha, para que después nos sirviese de recuerdo. Wisting demostró ser un grabador de primera, por lo que se le amontonaron los artículos a grabar. El tabaco —de fumar— nunca había hecho su aparición en la tienda. De vez en cuando había visto a alguno con tabaco de mascar, pero ahora esto iba a cambiar. Había llevado conmigo una vieja pipa de brezo, en la que había inscripciones de muchas de las regiones árticas, y ahora deseaba escribir en ella «Polo Sur». Cuando mostré mi pipa y me dispuse a marcarla, recibí un inesperado regalo: Wisting me ofreció tabaco para lo que quedaba de viaje. Él tenía algunas porciones en su macuto, pero prefirió vérmelas fumar. ¿Puede alguien aceptar semejante oferta en este lugar, y más cuando, dicho sea de paso, procede de un hombre muy aficionado a fumar después de las comidas? Es algo que no se puede entender del todo. Acepté la oferta saltando de alegría, y de regreso a casa pude disfrutar cada tarde de una pipa de fresco y agradable tabaco. ¡Ah! Este Wisting me mimó demasiado. No sólo me dio tabaco cada tarde, sino que, cuando caí en la tentación de encender la pipa por la mañana, él se tomó la molestia de cortar el tabaco y rellenar la pipa, tanto si hacía frío como calor.

Aunque nuestra charla no nos hizo olvidarnos de otras cosas. Como no habíamos medido nuestra posición al mediodía, tendríamos que intentarlo a medianoche. De nuevo el cielo estaba luminoso y parecía que la medianoche era buen momento para hacer observaciones. De todas formas, antes de que llegara el momento decidimos meternos en el saco y echar una cabezada. Con tiempo suficiente —poco después de las 11 de la noche—

estábamos de nuevo fuera y preparados para medir la altura del sol; el tiempo era muy bueno y la oportunidad era excelente. Los cuatro navegantes teníamos que compartir el momento y, como de costumbre, permanecimos observando el curso del sol. Era una tarea de paciencia, pues la diferencia de altitud del sol ahora era muy pequeña. El resultado al que finalmente llegamos fue de gran interés y demostraba claramente lo poco fiables que son estas mediciones en estos lugares. A las doce y media de la noche dejamos nuestros instrumentos, satisfechos con nuestro trabajo y bastante convencidos de haber podido medir la latitud del sol justo a medianoche. Después de hacer nuestros cálculos, nos dio un resultado de 89° 56’. Todos nos mostramos contentos con esta cifra.

Ahora tendríamos que prepararnos para hacer un círculo alrededor del campamento con un radio aproximado de veinte kilómetros. Esto no significaba que tuviéramos que hacer un círculo propiamente dicho con este radio; eso nos llevaría varios días, y no era ese nuestro pensamiento. Lo haríamos de la siguiente forma: tres hombres irían en tres direcciones diferentes, dos caminarían formando un ángulo recto con respecto a la dirección que habíamos traído, y el tercero seguiría en línea recta. Para llevar a cabo este trabajo elegí a Wisting, Hassel y Bjaaland. Una vez terminadas nuestras observaciones, pusimos a calentar un poco de chocolate; el placer de estar fuera con un atuendo más bien ligero no nos había dejado entrar en calor. Según disfrutábamos de nuestro chocolate caliente, Bjaaland dijo: «Me gustaría comenzar con el círculo lo antes posible. Tendremos todo el tiempo que queramos para dormir al volver». Hassel y Wisting eran de la misma opinión y estuvieron de acuerdo en comenzar de inmediato el trabajo. Este es otro buen ejemplo del buen ánimo que reinaba en nuestra pequeña comunidad. Acabábamos de terminar nuestro día de trabajo —una marcha de unos treinta kilómetros— y ahora preguntaban si se les permitía marchar otros cuarenta más. Parecía que nunca se cansaban. Así que cambiamos esta comida por un pequeño desayuno —es decir, cada hombre comió lo que quiso de su ración de pan — y estuvieron listos para comenzar el trabajo. Hicimos tres pequeñas bolsas con material impermeable, y en cada una de ellas pusimos un papel indicando la posición de nuestro campamento. Además, cada uno de ellos

llevaba una gran bandera cuadrada oscura del mismo material que la bolsa, la cual podía ser vista en la distancia. Como postes para las banderas elegimos los patines de los trineos que nos sobraban, los cuales eran largos —tres metros y medio— y fuertes; de todas formas, habíamos decidido abandonarlos en nuestro viaje de vuelta. Era importante aligerar lo máximo posible los trineos en el viaje de regreso.

Equipados de esta guisa, y con treinta bizcochos como ración extra, los tres hombres partieron cada uno en su dirección. Esta caminata no estaba libre de peligros y honra a estos tres hombres que, no sólo se dedicaron a ella sin ningún tipo de objeción, sino que además se emplearon con todas sus fuerzas. Permítaseme considerar por un momento el riesgo que corrieron. Nuestra tienda estaba situada en una llanura sin límites, sin marcas de ninguna clase, era una aguja en un pajar. Desde aquí, estos tres hombres tenían que recorrer una distancia de veinte kilómetros. Las brújulas hubieran sido muy útiles para esta marcha, pero sólo teníamos las que llevaban los trineos y estas eran demasiado pesadas. Por tanto, tenían que caminar sin ellas. Sólo tenían el sol para orientarse, y brillaba en el momento de iniciar la marcha, ¿pero cuánto podría durar? El tiempo era bueno, pero era imposible predecir cuándo podría cambiar. En el caso de tener la mala suerte de que el sol se ocultase, las propias huellas podrían ayudar. Pero confiar en sus propias huellas en estos lugares es algo peligroso. Antes de saber dónde estás, toda la llanura puede convertirse en una ventisca que borra las pisadas casi antes de hacerlas. Con los rápidos cambios de tiempo que habíamos experimentado, tal cosa era probable. No hay ninguna duda de que estos tres hombres, cuando dejaban la tienda a las dos y media, estaban poniendo su vida en peligro y ellos también lo sabían. Aunque si alguien piensa que por este motivo iban a hacernos una despedida solemne, está totalmente equivocado. En absoluto, los tres se desvanecieron entre risas y bromas, cada uno en su dirección.

Lo primero que hicimos Hanssen y yo, fue ponernos a organizar algunas cosas de escasa importancia; teníamos que hacer algo por aquí y por allá, pero sobre todo prepararnos para hacer una serie de observaciones que teníamos que llevar a cabo los dos juntos, como por ejemplo calcular con la mayor precisión posible nuestra posición. Después de la primera

observación, vimos lo importante que era. Resultó que en vez de darnos una altura del sol más grande que la observación de medianoche, nos dio una más pequeña, lo que significaba claramente que nos habíamos apartado del meridiano que creíamos haber seguido. Lo primero que teníamos que hacer era fijar nuestra longitud y determinar la altura del sol, de forma que pudiéramos encontrar nuestra verdadera posición de una vez. Afortunadamente para nosotros, parecía que el buen tiempo se mantenía. Medimos la altitud del sol cada hora entre las seis y las siete de la mañana, y con esta observación encontramos, con bastante grado de precisión, nuestra latitud y la dirección del meridiano.

A eso de las nueve de la mañana comenzamos a esperar la vuelta de nuestros compañeros; según nuestros cálculos, ya deberían haber cubierto la distancia, cuarenta kilómetros. No fue hasta las diez en punto cuando Hanssen vio el primer punto negro sobre el horizonte y no mucho tiempo después el segundo y el tercero. Los dos dimos señales de alivio según se acercaban; los tres llegaron casi simultáneamente a la tienda. Le dijimos el resultado de nuestras observaciones; nuestro campamento estaba situado a unos 89° 54 30” S, con lo que el punto real del polo Sur quedaba dentro del círculo que habíamos hecho. Podíamos mostrarnos satisfechos con este resultado, pero con este tiempo tan bueno y con la impresión que teníamos de que podría seguir así, además de que nuestro almacén de provisiones era abundante, decidimos recorrer los diez kilómetros que nos faltaban para llegar lo más cerca posible al Polo. Mientras tanto, los tres caminantes se acostaron —no por que estuvieran cansados, sino porque era lo que tenían que hacer—, mientras Hanssen y yo continuamos con las observaciones.

Por la tarde repasamos de nuevo las provisiones antes de discutir nuestro futuro. Resultaba que teníamos alimentos suficientes para nosotros y nuestros perros para dieciocho días. Dividimos los dieciséis perros supervivientes en dos equipos de ocho y la carga del trineo de Bjaaland se repartió entre los de Hanssen y Wisting. El trineo sobrante se colocó de pie en la nieve, resultando ser una señal extraordinaria. También dejamos allí el medidor de distancias que llevaba sujeto; con los otros dos teníamos suficiente para nuestro viaje de vuelta; los tres habían demostrado su precisión. También dejamos atrás un par de cajas de provisiones vacías.

Escribí con lápiz sobre un trozo de una caja la posición de nuestra tienda —*Polheim*—, que podría ser encontrada a diez kilómetros en dirección noroeste del cuadrante oeste de la brújula del trineo. Dejamos todo esto en orden aquel mismo día, y regresamos muy satisfechos.

A la siguiente mañana, 16 de diciembre, ya estábamos otra vez en pie muy temprano. A Bjaaland, quien había dejado la conducción del trineo para ser recibido con júbilo entre los que abríamos paso, se le confió de manera inmediata la honorable tarea de dirigir la marcha hacia el mismísimo Polo. Le asigné esta tarea, que todos consideramos una distinción, como señal de gratitud al valiente *telemarker*[29] por su preeminente trabajo en el desarrollo de esta modalidad de esquí. El líder que aquel día trazaría la ruta en línea recta, siguiendo la dirección de nuestro meridiano todo lo posible. Un poco detrás de Bjaaland iba Hassel, luego Hanssen, después Wisting, y un poco más atrás yo. De esta forma podía ir controlando la dirección de la marcha con mayor precisión y comprobar que no había una gran desviación. En esta ocasión Bjaaland demostró no tener rival abriendo la marcha; mantuvo completamente recta la dirección todo el tiempo. No se desvió ni una sola vez. Cuando llegamos al final del recorrido, aún pudimos ver claramente el trineo que habíamos colocado como señal y tomarlo de referencia, lo que nos indicó la absoluta rectitud de la marcha.

Eran las once de la mañana cuando llegamos a nuestro destino. Mientras unos montaban la tienda, otros preparaban todo para comenzar las observaciones. Construimos un sólido pedestal de nieve donde colocamos el horizonte artificial, y otro más pequeño donde descansaba el sextante cuando no se utilizaba. La primero observación se hizo a las once y media. Nos dividimos en dos equipos: Hanssen y yo en uno, Hassel y Wisting en el otro. Mientras un equipo dormía, el otro hacía las observaciones; los turnos eran de seis horas cada uno. El tiempo era magnífico, aunque el cielo no siempre estaba totalmente despejado. Una ligera, fina y vaporosa cortina se extendía por el cielo de vez en cuando para desaparecer rápidamente de nuevo. Esta capa de nubes no era lo suficientemente gruesa como para ocultar al sol, aun así parecía distorsionar a la atmósfera. El efecto era que

el sol parecía no cambiar de altura durante horas, para después súbitamente dar un salto.

Tomamos observaciones cada hora durante un día completo. Era muy extraño acostarse a las seis de la tarde para levantarse a medianoche y encontrar que el sol aparentemente tenía la misma altura, y repetirlo a la seis de la mañana y de nuevo encontrar lo mismo. Evidentemente la altura había cambiado, pero era tan escasa que no se podía apreciar a simple vista. Para nosotros era como si el sol hiciera un círculo por el cielo a la misma altura. Las ocasiones en que hice los cálculos, coincidían con el meridiano de *Framheim*, por lo que continuamos estimando el tiempo con esta referencia. Pronto llegamos a la conclusión de que no estábamos totalmente en el Polo, pero tan cerca como podíamos esperar teniendo en cuenta nuestros instrumentos. Las observaciones, las cuales han sido remitidas a D. Antón Alexander, serán publicadas y sus resultados se recogen al final de este libro.

El 17 de diciembre completamos nuestras observaciones a mediodía y, ciertamente, hicimos cuanto pudimos. Para que fuera posible acercarnos unos cuantos centímetros al punto real del Polo, Hanssen y Bjaaland fueron siete kilómetros en dirección del último meridiano encontrado.

Bjaaland me dejó asombrado en la cena de aquel día. Los discursos no habían sido hasta ahora una característica del viaje, pero Bjaaland pensó, evidentemente, que había llegado la ocasión y nos sorprendió con una fluida oratoria. Mi asombro fue mayúsculo cuando, a la conclusión de su discurso, sacó una caja llena de puros y ofreció una ronda. ¡Un puro en el Polo! ¿Qué me dicen a eso? Aunque no todo terminó ahí. Una vez que la caja de puros había hecho la ronda, aún quedaban cuatro. Me emocioné cuando me la entregó diciendo las siguientes palabras: «Guárdela como recuerdo del Polo». Y guardo con cariño esa caja, como uno de los muchos recuerdos de afecto de mis compañeros durante aquel viaje. Los cigarros los repartí más tarde, en la víspera de Navidad, para celebrar la ocasión.

Una vez que la cena festiva en el Polo terminó, comenzamos la preparación para la partida. Primero pusimos la pequeña tienda que habíamos llevado para el caso de que tuviéramos que dividirnos en dos grupos. Estaba hecha por nuestro diestro constructor de velas, Rönne, y

confeccionada con un material muy aislante, aunque ligero. Su color la hacía fácilmente visible sobre la blanca superficie. A su mástil le atamos otro, con lo que finalmente tenía una altura de cuatro metros. En su punto más alto colocamos una pequeña bandera noruega, y debajo un gallardete en el que pusimos *Fram*. Aseguramos la tienda con cuerdas por todos lados. Dentro de la tienda, en una pequeña bolsa, dejé una carta, dirigida a S. M. el Rey, dando información de todo lo que habíamos hecho. El camino a casa era largo y podían ocurrir muchas cosas que nos impidieran contar todo los que nos había sucedido. Junto con esta carta, escribí una corta epístola al capitán Scott[30], a quien di por hecho que sería el primero en encontrar la tienda. También dejamos otras cosas, como un sextante con horizonte de cristal, la caja de un barómetro, tres fundas para las botas de piel de reno, algunas ropas de abrigo y guantes.

Cuando colocamos todo dentro, fuimos entrando de uno en uno para escribir nuestros nombres en una madera sujeta al mástil. Entonces nos encontramos con las felicitaciones de nuestros compañeros por el éxito del viaje, con los siguientes mensajes escritos en trozos de cuero cosidos a la tienda: «Buena suerte» y «Bienvenido a 90°». Estos buenos deseos, que encontramos de forma inesperada, nos animaron mucho el espíritu. Estaban firmados por Beck y Rönne. Tenían mucha fe en nosotros. Una vez que terminamos, salimos fuera y atamos la puerta con sus cuerdas, de manera que no hubiera posibilidad de que penetrara el viento y la tirase.

Fram-Expeditionen

15 de oktbr 1911.

Deres Majestæt.

Hermed tillader jeg mig at meddele, at 5 mand av Kampefjellenes - mig selv derunder - ankom her til sydpolsområdet - ifølge obs. 89° 5' 30" S.Br. - igår den 14 d. dette - idet en udbytkke sledelen fra vort vinterkvarter Framheim Vi forlot dette den 20 oktbr. med 4 sleder, 52 hunde og proviant for 4 måneder. Vi har paa vor vei bestemt den store "Kong Haakons" indskrænkningsmot syd - ca 86° S.Br. - samt kong Edwards 7de Land og Prinsesse Ingrids sammenskrænkning paa samme sted. Prinsesse Ingrids Land ophører her, mens Kong Edwards Land fortsætter i S V'lig retning indtil ca 87° S.Br. med en middel højde over havet indtil 12000 fod. Disse sammenskrænkninger betegnede vi kaldte - som jeg bad mig tilladelse - Haakon VII's Land og Dronning Maud's Land. - Det store indlandsplateau fandt vi - paa ca 88° S.Br. - at gaa over i en hvit flat høidelse, som altid ved 89° S.Br. gjorde skarp bøining til vestre med mot den anden side. Høiden over h. v. er ca 10 000 f. -

Vi har idag med en radius av 8 kilometer omkring den geografiske sydpol, hvist det norske flag og hejst den norske skrænnimme stillet, hvorpaa vi har lyktes os at bestemme den geografiske sydpols beliggenhet for Kong Haakon VII's Vidde med - som jeg bad - Deres Majestæt tilladelse.

Vi begynner tilbakereisen imorgen med 2 sleder, 16 hunder og vil ikke bøie med proviant.

Deres Majestæts ærbødigste

Roald Amundsen

Halvorsen & Larsen Lt., Kristiania

Carta que Amundsen dejó en la tienda de *Polheim* para el Rey Haakon VII Junto a esta dejó una para el capitán Scott cuyo contenido puede leerse en la nota **[30]**. A sabiendas de los acontecimientos posteriores, el texto de la carta a Scott posee un terrible dramatismo que no tenía en su momento; sobre todo su final: «*Le deseo un feliz regreso*»

Y así dimos el adiós a *Polheim*. Fue un momento solemne cuando descubrimos nuestras cabezas y nos despedimos de nuestro hogar y nuestra bandera. Seguidamente, desmontamos nuestra tienda viajera y cargamos los trineos. Ahora comenzaba el viaje de vuelta, paso a paso, kilómetro tras kilómetro, hasta recorrer toda la distancia. Viajamos siguiendo nuestras viejas huellas. Muchas veces volvimos la cabeza para mirar por última vez a *Polheim*. La neblina se apoderó de nuevo de la atmósfera y no pasó mucho tiempo hasta que nuestra pequeña bandera se perdiera de vista.

«Y así dimos el adiós a *Polheim*. Fue un momento solemne cuando descubrimos nuestras cabezas y nos despedimos de nuestro hogar y nuestra bandera»

Capítulo XIII. La vuelta a *Framheim*

La marcha fue espléndida y todos íbamos con el mejor de los ánimos, avanzando a buen ritmo. Casi podíamos pensar que los perros sabían que regresaban a casa. Un viento no muy frío, casi de verano, con una temperatura de -30° C, fue nuestro último saludo del Polo.

Cuando llegamos a nuestro último campamento, donde habíamos dejado el trineo, paramos a recoger unas cosas. Desde este punto, seguimos la línea de monolitos. Nuestras huellas estaban bastante borrosas, aunque, gracias a estas excelentes señales, Bjaaland mantuvo el rumbo bastante bien. Los monolitos cumplieron su propósito tan bien que nuestras antiguas pisadas resultaron casi superfluas. Aunque estas señales no tenían más de un metro de altura, destacaban mucho sobre la superficie. Cuando el sol caía sobre ellos, brillaban como faros, y si les daba de lado, su sombra era tan oscura que se podía confundir con una roca negra. Pensamos, en adelante, viajar de noche, pues suponía muchas ventajas. En primer lugar, tendríamos el sol detrás de nosotros, lo que significa un gran descanso para nuestros ojos. Marchar con el sol de frente en esta superficie de nieve es terrible para la vista, incluso con unas buenas gafas, pero con el sol a nuestras espaldas es como un juego. Otra gran ventaja, que no apreciamos hasta más tarde, fue estar en la tienda en los momentos más cálidos del día, durante los cuales teníamos la oportunidad de secar nuestras ropas húmedas. Esta última ventaja, sin embargo, resultó un tanto dudosa, como veremos a su debido tiempo.

Fue un verdadero alivio volver la espalda al sur. El viento, que normalmente soplaba de allí, había sido muy doloroso para nuestras maltrechas caras con demasiada frecuencia; ahora lo teníamos siempre a nuestras espaldas, favorecía nuestra marcha y además permitía que cicatrizasen nuestros rostros. Y estábamos deseando descender hasta la

barrera de nuevo, lo que nos facilitaría poder respirar libremente. Aquí arriba, donde nos encontrábamos, apenas éramos capaces de hacer una inspiración profunda; hasta para decir «sí» teníamos que hacerlo en dos veces. El estado asmático al que nos sometimos durante nuestras seis semanas en la planicie, fue de todo menos agradable. Fijamos en veinticuatro kilómetros la distancia diaria apropiada para nuestro viaje de regreso. Comparado con el viaje hacia el sur, ahora teníamos más ventajas, lo que habría permitido hacer marchas más largas, pero teníamos miedo de agotar a los perros si intentábamos recorrer a diario grandes distancias. De todas formas, pronto nos dimos cuenta de que habíamos subestimado la fuerza de nuestros perros; sólo nos llevó cinco horas cubrir la distancia fijada, con lo que tuvimos un largo descanso.

El 19 de diciembre sacrificamos a nuestro primer perro en el viaje de regreso. Se trataba de *Lasse*, mi perro favorito. Estaba complemente exhausto y ya no servía para nada. Se dividió en quince partes lo más iguales posibles y se repartió entre sus compañeros. Ahora los perros se habían acostumbrado a tener una buena reserva de carne fresca y la verdad es que esta alimentación extra, que tuvimos de vez en cuando durante nuestro regreso, no resultó poco importante en el éxito final. Estas raciones de carne fresca parecían aprovecharles durante varios días, y trabajaban con menos esfuerzo.

El 20 de diciembre comenzó con muy mal tiempo, cielos grises muy nublados y vientos del sudeste. Perdimos la pista y durante un tiempo nos tuvimos que orientar con la brújula. Pero como era habitual, se despejó de repente y una vez más la planicie surgió ante nosotros, resplandeciente y cálida. Sí, diría que demasiado cálida. Tuvimos que quitarnos toda la ropa —casi— y aun así el sudor nos goteaba. No tardamos mucho tiempo en volver a encontrar nuestro camino: nuestros excelentes monolitos nos prestaron su brillante servicio y uno tras otro iban apareciendo en el horizonte, reluciendo como un destello, y conduciéndonos hasta nuestro almacén más importante, el situado a 88° 25’ S. Nuestra marcha ahora iba ascendiendo levemente, pero era tan leve que apenas se percibía. Sin embargo, ni el hipsómetro ni el barómetro nos engañaban, indicando en el mismo grado de bajada que antes habían subido. Aunque no se apreciase

exactamente la subida, la verdad es que sí estaba ahí. Quizá pueda deberse a la imaginación, pero yo podría asegurar que me daba cuenta por la respiración.

Nuestro apetito había aumentado de forma alarmante en los últimos días; daba la impresión de que los que marchábamos con esquís mostrábamos más voracidad que los que marchaban en los trineos. Hubo algunas jornadas, sólo unas cuantas, digamos la verdad, en que pensé que cualquiera de los tres —Bjaaland, Hassel y yo mismo— podríamos habernos comido las piedras sin pestañear. Los guías de los trineos nunca mostraron tal signo de voracidad. Se me ocurre que esto podría ser debido a que mientras ellos se podían recostar sobre el trineo mientras avanzaban, descansando de una u otra forma, nosotros no teníamos esa posibilidad. Parece poca cosa que uno pueda descansar apoyando simplemente una mano sobre el trineo, pero en un largo recorrido, día tras día, quizá se puede llegar a notar. Afortunadamente, teníamos tal cantidad de provisiones que, cuando nos sentimos hambrientos, pudimos ampliar nuestra ración diaria. Al dejar el Polo añadimos una ración más de pemmican, con lo que nuestro salvaje apetito pronto se fue reduciendo hasta su ordinario turno de comidas. El programa diario de nuestro viaje de regreso se organizó de manera que comenzaba con el desayuno a las seis de la tarde, y a eso de las ocho ya estábamos preparados para la marcha del día. Una hora más o menos después de la medianoche, ya habíamos recorrido los veinticuatro kilómetros, con lo que podíamos montar de nuevo la tienda, preparar nuestra comida y entregarnos al descanso. Pero pronto resultó que el descanso se nos hacía demasiado largo. Y además aparecía el terrible calor —considerando las circunstancias—, el cual frecuentemente nos hacía salir de los sacos y tumbarnos sobre ellos sin nada encima. Este descanso de doce, catorce, algunas veces hasta dieciséis horas, fue lo que torturó nuestra paciencia durante la primera parte de nuestro regreso. Podíamos comprobar claramente que todo este descanso era totalmente innecesario, pero lo respetamos mientras estuvimos en tierras altas. Nuestra conversación en aquellos días trataba de llenar ese largo tiempo de espera.

Ese día, 20 de diciembre, *Per* —el bueno, fiel y trabajador *Per*— se derrumbó totalmente y tuvimos que subirle a uno de los trineos durante la

última parte del camino. Al llegar al lugar de acampada acabamos con su sufrimiento. Un pequeño golpe con el hacha fue suficiente; sin emitir ningún sonido, el agotado animal cayó muerto. Wisting perdió uno de sus mejores perros. Era un animal curioso; siempre se le veía tranquilo y pacífico, nunca se metía en peleas con los demás; por su apariencia y comportamiento se le podría haber juzgado, de forma errónea, como un animal un tanto raro que se conformaba con cualquier cosa. Pero con los arneses puestos era cuando demostraba de lo que era capaz. Sin necesidad de gritos ni de látigo, trabajó de la mañana a la noche, y como perro de tiro no tenía precio. Pero al igual que otros del mismo carácter, ya no pudo continuar más; se agotó, fue sacrificado y dado como alimento.

La Nochebuena se acercaba con rapidez. Para nosotros no sería algo particularmente festivo, pero algo tendríamos que hacer dependiendo lo que nos permitiesen las circunstancias. Por tanto, debíamos alcanzar nuestro almacén esa tarde si queríamos celebrarlo con un plato de cereales. La tarde anterior a Nochebuena sacrificamos a *Svartflekken*. En esta ocasión no hubo luto: *Svartflekken* era uno de los perros de Hassel y siempre había tenido un mal comportamiento. Encontré lo siguiente escrito en mi diario esa misma tarde: «Sacrificamos a *Svartflekken* esta tarde. Aunque de apariencia estaba bien, no servía para nada. Mal carácter. De ser hombre, habría terminado sus días en la cárcel». Comparado con los demás, estaba gordo, por lo que su carne fue recibida con evidente satisfacción.

La Nochebuena llegó. El tiempo era más bien cambiante —ahora nublado, ahora despejado— cuando salimos a las ocho de la tarde de la noche anterior. No quedaba muy lejos el depósito. A las doce de la noche llegamos, con un tiempo extremadamente bueno, tranquilo y cálido. Teníamos la Nochebuena ante nosotros para disfrutarla y pasarla felizmente. Desmontamos de nuevo nuestro almacén y dividimos la carga entre los dos trineos. Wisting, el cocinero del día, recogió cuidadosamente todas las migajas de galleta y las puso en una bolsa. La llevó dentro de la tienda, donde la aplastó y machacó enérgicamente, de donde obtuvo galletas pulverizadas. Con este elaborado producto y salchichas de leche en polvo, Wisting triunfó elaborando el plato principal de Nochebuena, los cereales. Dudo que nadie disfrutara tanto de una cena de Navidad en su casa como

nosotros aquella mañana en nuestra tienda. Uno de los puros de Bjaaland trajo el ambiente festivo a todo el campamento.

Otra cosa de la que teníamos que alegrarnos en aquellos días era que nuevamente habíamos alcanzado la parte más alta de la planicie y, después de dos o tres días más de marcha, comenzaríamos a bajar, para alcanzar finalmente la barrera y nuestro antiguo hogar. Hasta entonces, nuestra marcha diaria había sido interrumpida por una o dos paradas para que descansaran los perros —y nosotros mismos—. En Nochebuena decidimos un nuevo orden de cosas: recorreríamos toda la distancia —veinticuatro kilómetros— sin parar. Nos parecía mejor así; después de todo, parecía que a los perros les daba lo mismo. Por lo general, se hacía muy duro reiniciar la marcha después del descanso; uno se encontraba demasiado agarrotado —y quizá también perezoso— y tenía que volver a desentumecerse.

El día 26 pasamos por 88° S con buena marcha. Parecía que la superficie había estado sometida a los poderosos rayos de sol desde la última vez que pasamos por allí, pues estaba muy pulida. Pasar por aquí era como cruzar un hielo muy suave, con la diferencia de que los perros mantenían el agarre. Esta vez conseguimos avistar algunas cumbres incluso a 88°, lo que nos sorprendió mucho. Estaba claro que era la misma enorme cordillera en dirección nordeste que habíamos visto anteriormente, pero esta vez se alargaba considerablemente más hacia el sur. El tiempo era radiante y teníamos un campo de visión muy grande. Cumbre tras cumbre, la cordillera se extendía hacia el sudeste, hasta que desaparecía gradualmente; a juzgar por la atmósfera, seguía más allá de nuestro campo de visión, siempre siguiendo la misma dirección. Que estas cadenas atraviesan el continente antártico queda fuera de duda. Aquí tuvimos un buen ejemplo de lo engañosa que puede ser la atmósfera en estas regiones. A 87°, en un día aparentemente claro, habíamos perdido de vista estas montañas; ahora, a 88°, las podíamos divisar hasta donde la vista alcanzaba. Decir que estábamos asombrados es poco. Mirábamos y mirábamos, incapaces de reconocer nuestra posición; nada nos hacía creer que la enorme masa de montañas que se alzaba ante nosotros, tan altas y claras sobre el horizonte, era el monte Thorvald Nilsen. Qué diferente parecía entre la neblina cuando le dijimos adiós. Es curioso leer mi diario ahora y ver con qué persistencia

anotaba cada día los accidentes geográficos, pensando que eran nuevos. No llegamos a reconocer esa gran montaña hasta que vimos al monte Helmer Hanssen destacar en la planicie.

El 28 de diciembre dejamos la planicie y comenzamos a descender. Aunque el descenso no era perceptible a simple vista, sus efectos podían apreciarse fácilmente en los perros. Ahora Wisting usaba una vela en su trineo y así era capaz de seguir el paso de Hanssen. Si alguien hubiera visto la procesión que marchaba sobre la planicie, difícilmente hubiera pensado que llevábamos caminando setenta días, con el buen paso que llevábamos. Siempre empujados por el viento, con la calidez del sol continuamente a nuestras espaldas. Ahora no se nos ocurría utilizar el látigo; los perros rebosaban salud y tiraban con fuerza de sus arneses. Eran momentos difíciles para el meritorio guía que abría la marcha; a menudo tenía que esforzarse al máximo para mantener la distancia con los perros de Hanssen. Wisting a toda vela, con sus perros aullando de alegría, les seguía muy de cerca. A Hassel le costaba trabajo seguirles, y desde luego a mí también. La superficie estaba totalmente pulida y durante largos tramos teníamos que empujarnos con nuestros bastones. Los perros habían cambiado totalmente desde que abandonamos el Polo; quizá pueda sonar extraño, pero era verdad que cada día estaban más frescos, e incluso se estaban poniendo gordos. Creo que esto pudiera deberse a la mezcla de carne fresca y pemmican. Desde el 28 de diciembre pudimos aumentar nuestra ración de pemmican; la ración diaria era de una libra (450 gramos) por persona, y yo personalmente no podía con ella.

El 29 de diciembre comenzamos a descender cada vez más, y en verdad que era un duro trabajo para un esquiador. Los guías marchaban corriendo al lado de sus trineos, permitiendo que fueran solos sobre la llanura a una gran velocidad. La superficie estaba formada por *sastrugi*, alternando con tramos más suaves de hielo. ¡El cielo me valga! ¡Lo que sufrimos los esquiadores para mantenernos en pie! Para Bjaaland todo iba muy bien; ya había volado mucho más rápido en lugares más difíciles. Pero para Hassel y para mí era diferente. Veía a Hassel levantar un brazo, luego una pierna, haciendo esfuerzos desesperados por mantenerse en pie. Afortunadamente yo no me veía a mí mismo; si hubiera podido hacerlo, me habría dado un

ataque de risa. Ese día, temprano, el monte Helmer Hanssen se hizo visible. La superficie presentaba ahora grandes ondulaciones, algo que no habíamos notado entre la niebla cuando marchábamos camino del Sur. Estas ondulaciones eran tan grandes que a veces nos perdíamos de vista unos a otros. La primera vez que vimos el monte Hanssen fue desde la parte alta de una de estas ondas; visto desde allí, parecía uno de los montículos producidos por la presión, sobresaliendo de la planicie. Al principio no identificábamos bien todo lo que veíamos; no fue hasta el día siguiente cuando terminamos por comprenderlo, al ver los bloques puntiagudos de hielo cubriendo la cima de la montaña. Como he dicho, aquí fue cuando confirmamos que nos encontrábamos en la ruta exacta; el resto de la tierra que veíamos nos era totalmente extraña. No reconocimos absolutamente nada.

El día 30 pasamos por 87° S, con lo que estábamos cerca del Salón de Baile del Diablo y el glaciar. El día siguiente estuvo despejado y radiante, con una temperatura de -19° C y viento justo a popa. Nos alegramos cuando vimos las tierras cercanas a La Carnicería. Aún estábamos muy lejos, por supuesto, era un espejismo provocado por el aire cálido y soleado. Fuimos extraordinariamente afortunados en nuestro viaje de vuelta a casa; nos salvamos de todo el Salón de Baile del Diablo.

El 1 de enero, según nuestros cálculos, debíamos alcanzar el glaciar del Diablo. Lo podíamos ver a gran distancia; enormes montículos y grandes olas de hielo apuntando al cielo. Pero lo que más nos asombraba era que entre estos accidentes, y a un lado más apartado, podíamos ver una llanura totalmente lisa a la que no afectaban todas esas perturbaciones. Los montes Hassel, Wisting y Bjaaland quedaban a la izquierda; según nos acercamos a ellos se hicieron totalmente reconocibles. Ahora el monte Helmer Hanssen aparecía de nuevo apuntando hacia el cielo; resplandecía y brillaba como un diamante bañado por los rayos de sol de la mañana. Dimos por sentado que habíamos pasado más cerca de esta cadena de montañas en nuestra marcha hacia el Sur y esa era la razón de encontrar ahora la superficie tan cambiada. Cuando íbamos camino del Sur, ciertamente nos pareció imposible pasar entre donde estábamos y las montañas, pero ¿quién lo diría? Quizá en medio de toda esta superficie quebrada que entonces

habíamos visto había un paso por donde cruzar, y no tuvimos la suerte de tropezamos con él. Pero una vez más la atmósfera nos engañaba, como pudimos comprobar al día siguiente; en lugar de pasar cerca de la cadena de montañas, cruzamos por un lugar más alejado, y esa fue la razón de que sólo pasáramos por una pequeña franja del indeseable glaciar.

Esa tarde pusimos nuestro campamento en medio de una gran grieta, completamente llena de nieve. Ya no nos inquietaba la clase de superficie que pudiéramos encontrar más adelante; si estos pocos montículos y estas antiguas grietas era todo lo que el glaciar nos iba a ofrecer esta vez, poco más podíamos esperar. Llegó el día 2 y, gracias a Dios, no nos decepcionó. Con una increíble fortuna habíamos pasado aquel horrendo y peligroso lugar y, antes de saber dónde estábamos, ya nos encontrábamos sanos y salvos en la llanura bajo el glaciar. El tiempo no era excelente cuando comenzamos la marcha a las siete de esa tarde. Las nubes eran bastante espesas y sólo podíamos distinguir la cumbre del monte Bjaaland. Esto no era bueno, ya que estábamos cerca de nuestro almacén y habríamos preferido un tiempo despejado para encontrarlo más fácilmente; en vez de aclarar, como esperábamos, la niebla se hizo más y más espesa; cuando habíamos recorrido once kilómetros, el tiempo era tan malo que pensamos que lo mejor era parar y esperar hasta que se despejase. Habíamos ido todo el tiempo con la errónea idea de que íbamos demasiado hacia el este, esto es, demasiado cerca de las montañas, y con aquel tiempo —unos pequeños claros de vez en cuando— no habíamos sido capaces de reconocer el terreno de la parte de abajo del glaciar. Según nuestra idea, estábamos al este del depósito. Las referencias que habíamos tomado con el cielo nublado, y que ahora nos guiaban en la espesa niebla, no nos servían. El almacén no aparecía.

Terminamos de comer un gratificante plato caliente de pemmican cuando el sol apareció súbitamente. No creo que nunca hubiésemos desmontado el campamento y cargado los trineos en tan poco tiempo. Desde el momento en que saltamos fuera del saco hasta que los trineos estuvieron preparados sólo pasaron quince minutos, algo increíble. «¿Qué demonios es lo que brilla a través de la niebla?», se preguntó uno de los compañeros. La niebla se había abierto, alejándose hacia los lados; por el

lado oeste apareció algo grande y blanco entre medias, una larga cordillera de norte a sur. ¡Hurra! Se trata de Helland Hansen. No puede ser otra cosa. Nuestro viejo punto de referencia del oeste. Todos gritamos de júbilo al reencontrarnos con este viejo conocido. Sin embargo, en dirección al almacén la niebla aún se mantenía espesa. Después de discutirlo brevemente, decidimos continuar y dirigir nuestros pasos hacia La Carnicería. En cualquier caso, teníamos comida suficiente. Dicho y hecho, nos pusimos en marcha. Rápidamente el cielo se despejó y entonces, a medida que nos dirigíamos hacia Helland Hansen, descubrimos que no habíamos ido demasiado hacia el este, sino hacia el oeste. Aunque no estábamos por la labor de volver y comenzar a buscar nuestro depósito. Al pie del monte Helland Hansen subimos a un collado bastante alto; habíamos recorrido la distancia fijada, así que nos detuvimos.

Detrás de nosotros, con el tiempo más claro y brillante, quedaba el glaciar, tal cual lo habíamos visto la primera vez que pasamos camino del Sur: grieta tras grieta, fractura tras fractura. Pero entre todo aquel caos, por allí discurría una blanca y continua senda, la misma por la que habíamos pasado unas semanas antes. Y justo debajo de esta ruta estaba nuestro almacén. Allí nos quedamos, quejándonos por haber renunciado con tanta facilidad a nuestras provisiones y hablando de lo sencillo que hubiera sido haber alcanzado el depósito desde la llanura que se extendía en la parte superior. Pero esa tarde estaba cansado, y no tenía el más mínimo deseo de desandar los veinticuatro kilómetros que nos separaban. «Si alguien quiere hacer el viaje, se le darán las gracias». Todos a una querían recorrer el trayecto. En esta compañía no faltaban voluntarios. Elegí a Hanssen y a Bjaaland. Vaciaron casi del todo el trineo y se pusieron en marcha.

Eran las cinco de la mañana. A las tres de la tarde regresaron a la tienda, Bjaaland abriendo camino y Hanssen conduciendo el trineo. Fue una auténtica proeza tanto para los hombres como para los perros. Hanssen, Bjaaland y el equipo de perros habían cubierto unos ochenta kilómetros ese día, a una media de entre cinco y cinco kilómetros y medio a la hora. Encontraron el depósito sin mucho esfuerzo. Su mayor dificultad fueron las ondulaciones de la superficie; durante largos tramos permanecían en las hondonadas entre ondulación y ondulación, de forma que la vista no les

llegaba muy lejos. Aquella cadena de montañas no parecía tener fin. Nos ocupamos de que tuvieran todo preparado a su llegada, sobre todo gran cantidad de agua. Agua. Agua era lo primero, y generalmente lo último, que se requería. Cuando su sed aún no estaba satisfecha, el interés se dirigía hacia el pemmican. Mientras ellos dos se reponían, repartimos todo lo que habían traído entre los dos trineos y en poco tiempo todo quedó preparado para la marcha. El tiempo cada vez era mejor y ante nosotros se extendían las montañas mostrando sus cumbres con toda claridad. Creímos reconocer Fridtjof Nansen y Don Pedro Christophersen y las tomamos de referencia para el caso de que volviese la niebla. Para la mayoría de nosotros, la idea de día y noche empezaba a diluirse.

—Seis en punto —alguien respondía al preguntar por la hora.

—Sí, de la mañana —puntualiza otro.

—No, ¿de qué estás hablando? —contestaba el primero de nuevo—. ¡Pero si es por la tarde!

En cuanto a las fechas, era algo imposible; nos conformábamos con saber el año. Sólo cuando escribíamos nuestros diarios y los libros de observaciones teníamos noción de la fecha; pero mientras estábamos a nuestra tarea, no teníamos ni la más remota idea.

Cuando nos levantamos el 8 de enero, el tiempo era espléndido. Estábamos de acuerdo en marchar como mejor nos pareciese, sin tener en cuenta si era de noche o de día; durante un tiempo todos lo pasamos mal a causa de las largas horas de descanso y queríamos acabar con esto a cualquier precio. Como ya he dicho, el tiempo no podía ser mejor: días brillantes y calma total. Con una temperatura de -17° C, era un tiempo totalmente veraniego. Antes de comenzar nuestra marcha, nos quitamos toda la ropa innecesaria y la pusimos en los trineos. Todo nos parecía superfluo, y la ropa con la que finalmente comenzamos no cabe duda de que sería considerada totalmente impropia para estas latitudes. Nos alegramos de que en aquel momento ninguna señorita hubiera alcanzado las regiones antárticas, ya que podría haber puesto objeciones a nuestras extremadamente confortables y prácticas ropas. Las tierras altas destacaban ahora aún más impresionantes. Fue muy interesante ver el paisaje en estas condiciones después de haber pasado por el mismo lugar camino del Sur

entre las más espesas ventiscas. Entonces habíamos pasado al pie de la cadena montañosa sin la menor sospecha de lo cerca que estábamos o de lo colosal que era. En esta zona, afortunadamente, la superficie era muy buena, sin apenas fracturas. Y digo afortunadamente, sabe Dios, porque no sé qué habría ocurrido si nos hubiésemos visto obligados a cruzar grietas con el tiempo que nos hizo antes. Quizá habríamos cruzado, o quizá no.

Se nos presentaba una dura jornada, ya que La Carnicería estaba ochocientos veinte metros más arriba de donde nos encontrábamos. Llevábamos mucho tiempo esperando tropezar con uno de nuestro monolitos, pero esto no ocurrió hasta después de haber recorrido veinte kilómetros. Entonces, uno de ellos apareció de repente ante nuestra vista, lo cual fue recibido con alegría. Sabíamos de sobra que estábamos en el camino correcto, pero el encuentro con uno de estos viejos conocidos siempre era bienvenido. Evidentemente, el sol había hecho su trabajo mientras estuvimos en el Sur: algunos de estos monolitos aparecían inclinados y con grandes carámbanos, lo que nos indicaba la fuerza de su radiación. Después de una marcha de unos cuarenta kilómetros, nos detuvimos en el monolito construido justo a los pies de la colina, donde nos habíamos visto obligados a parar por el mal tiempo el 25 de noviembre.

El 4 de enero avanzamos con cierta inquietud, ya que teníamos que encontrar el depósito de La Carnicería. Este almacén, en el que teníamos la mayor cantidad de carne fresca de perro, era de muchísima importancia para nosotros. No sólo porque nuestros animales preferían este tipo de carne antes que la enlatada, sino porque —aún más importante— tenía un efecto extremadamente bueno en el estado de salud de los perros. No cabe duda de que nuestro pemmican era muy bueno —desde luego, no podría ser mejor —, pero variar la dieta era de gran importancia y, según nuestra experiencia, parecía que en estos largos viajes esto era más importante para los perros que para nosotros. En ocasiones anteriores había visto a perros rechazar el pemmican, presumiblemente hastiados de él y de tanta monotonía; el resultado era que los perros cada día estaban más delgados y débiles, aunque tuviéramos comida suficiente. El pemmican al que me refiero en esta ocasión estaba elaborado para personas, con lo que su rechazo no sería debido a su calidad.

Era la una y cuarto de la madrugada cuando salimos fuera. No habíamos tenido un largo sueño, pero era muy importante aprovechar el buen tiempo; la experiencia nos decía que aquí arriba, cerca de La Carnicería, el tiempo no era muy estable. Sabíamos que la distancia desde el monolito donde habíamos acampado hasta el almacén de La Carnicería era de casi veintidós kilómetros. En este tramo sólo habíamos levantado dos monolitos, pues la naturaleza del terreno nos llevó a pensar que no nos podíamos confundir. Pero pronto descubrimos que no era tan fácil encontrar el camino, a pesar de los monolitos. Con buen tiempo, despejado, y el ojo avizor de Hanssen, encontramos los dos monolitos. Mientras, quedamos asombrados por la aparición de las montañas. Como ya he mencionado, pensamos que el tiempo era perfectamente claro cuando llegamos a La Carnicería por vez primera, el 20 de noviembre. Entonces, tomé una referencia, desde la tienda, del camino que habíamos seguido por la planicie entre las montañas, y lo anoté cuidadosamente. Después de pasar nuestro último monolito, acercándonos a La Carnicería —según nuestra estimación—, nos vimos gratamente sorprendidos por el aspecto de todo lo que nos rodeaba. La última vez, el 20 de noviembre, habíamos visto montañas en dirección oeste y norte, pero muy lejanas. Ahora, todo lo que divisábamos en el horizonte estaba ocupado por una mole de colosales montañas justo ante nosotros. ¿Qué diablos significaba todo esto? ¿Sería brujería? Estoy seguro de que empecé a creérmelo por un momento. Podría jurar que nunca en mi vida había visto un paisaje como aquél. Ya habíamos recorrido la distancia completa y, según los monolitos pasados, deberíamos estar en el lugar. Era muy extraño; en la dirección en la que había tomado referencia de nuestro ascenso, sólo veíamos una montaña totalmente desconocida levantándose sobre la llanura. Por allí no había forma de bajar a la barrera, ya que sólo aparecía ante nosotros una inmensa pared. Sólo hacia el noroeste el terreno daba la impresión de permitir el descenso; allí, parecía haberse formado una depresión natural que discurría hacia la barrera, la cual apenas se podía divisar en la lejanía.

Hicimos un alto y discutimos la situación.

—¡Anda! —exclamó de improviso Hanssen—. Alguien ha estado aquí antes.

—Sí —interrumpió Wisting—; que me cuelguen si aquello no es el esquí roto que dejé como señal en el almacén.

Y fue el esquí roto de Wisting el que nos sacó del apuro. Fue un gran acierto ponerlo allí; en cualquier caso, un detalle muy atento. Examiné entonces el lugar con los prismáticos y junto a un montón de nieve —que finalmente resultó ser nuestro depósito, pero que fácilmente hubiera pasado desapercibido— pudimos distinguir el esquí sobresaliendo de la nieve. Nos dirigimos alegremente hacia allí, aunque tuvimos que recorrer cinco kilómetros para llegar.

Nuestro pequeño grupo se regocijó cuando llegó al que habíamos considerado como el más importante punto en nuestro viaje de regreso a casa. Era importante y necesario no ya por la cantidad de comida que contenía, sino por tener a mano de nuevo el camino de bajada a la barrera. Y ahora reconocíamos que eso era lo más importante de todo. Por nuestras referencias, sabíamos exactamente dónde se encontraba el descenso, aunque aún no lo podíamos ver. La llanura parecía dirigirse directamente a las montañas, sin ninguna abertura por donde poder bajar; pero la brújula nos decía que ese paso tenía que estar y era el que nos conduciría abajo. La montaña por la que estuvimos caminando ese día, sin tener noticia de ella, era el monte Fridtjof Nansen. Sí, la diferencia de luz producía una sorprendente alteración en la apariencia de las cosas.

Lo primero que hicimos al llegar al depósito fue sacar todos los cuerpos de los animales sacrificados, cortarlos en grandes trozos y repartirlos entre los perros. Parecían bastante sorprendidos; no estaban acostumbrados a semejantes raciones. Cargamos en los trineos los restos de tres, con el fin de tener un extra de comida para la bajada. La Carnicería no es que fuera un lugar muy acogedor. La verdad es que el tiempo no era tan terrible como en nuestra primera visita, pero el viento soplaba con una temperatura de -23° C, lo cual, después del calor de los últimos días, se nos metía hasta los huesos y no invitaba a permanecer más que el tiempo imprescindible. Por lo que, en cuanto terminamos de alimentar a nuestros perros y poner nuestros trineos en orden, nos pusimos en marcha.

Aunque el suelo no daba la impresión de estar inclinado, sí lo percibimos en cuanto nos pusimos en marcha. Y no sólo es que fuésemos

cuesta abajo, es que el paso se volvía tan rápido que tuvimos que parar y poner frenos a los trineos. Según avanzábamos la inmensa pared se iba abriendo cada vez más, mostrándonos finalmente nuestro antiguo y familiar ascenso. Allí estaba el monte Ole Engelstad, indiferente y cubierto de nieve, tal como lo habíamos encontrado la primera vez. Cuando lo rodeamos, en nuestro camino hacia el Sur, ascendimos por una terrible pendiente, donde pude admirar el gran trabajo realizado por hombres y perros aquel día. Ahora teníamos una oportunidad mejor de apreciar la pendiente que habíamos tenido que subir. Tuvimos que colocar muchos frenos a los trineos para poder reducir la velocidad a un paso moderado, y aun así descendimos rapidísimamente, con lo que la primera parte del descenso pronto quedó tras nosotros. Con el fin de evitar las ráfagas de viento procedentes de la planicie, rodeamos el monte Engelstad y acampamos a su resguardo, contentos con el trabajo del día. Al igual que la primera vez que estuvimos aquí, la nieve era profunda y suelta, y no fue fácil encontrar un lugar bueno donde poner la tienda. Pronto comprobamos que habíamos descendido unos cuantos centenares de metros entre montañas. El tiempo estaba tranquilo, totalmente tranquilo, y el sol nos tostaba como si fuese un día de verano en casa. Creí, también, que notaba cierta diferencia en la respiración; me pareció que trabajaba con menos esfuerzo y de manera más agradable, aunque quizá fuera simplemente mi imaginación.

A la una en punto de la mañana siguiente ya estábamos de nuevo en pie. La vista que encontramos al salir de la tienda fue de las que quedan impresas en la memoria para siempre. La tienda estaba situada en un estrecho hueco entre Fridtjof Nansen y Ole Engelstad. El sol, que ahora se encontraba al sur, estaba completamente oculto por las montañas más lejanas, por lo que nuestro campamento se encontraba sumido en lo más profundo de las sombras; justo frente a nosotros, en el otro lado, la montaña Nansen alzaba su espléndida cima vestida de hielo hacia el firmamento, brillante, reluciendo con los rayos del sol de medianoche. El brillo blanco pasaba gradualmente, muy gradualmente, a un azul pálido, seguidamente a un cada vez más azul profundo, hasta que las sombras lo cubrían todo; y más abajo, justo sobre el glaciar Heiberg, mostraba su cara oscura y solemne, cubierta de un manto de hielo. El monte Engelstad permanecía en

la sombra, aunque en su cumbre descansaban unas ligeras pero hermosas nubes de bordes dorados. Más abajo, sobre su ladera, bloques de hielo se esparcían desordenadamente. Y más lejano, hacia el este, se levantaba Don Pedro Christophersen, parte sumergido en las sombras parte brillando al sol. Realmente, era una visión maravillosa. Y todo en completa calma; casi teníamos miedo de perturbar el incomparable esplendor de la escena.

Sabíamos que a partir de ahora la superficie era lo suficientemente buena como para continuar nuestro rumbo sin tener que dar ningún rodeo. Las enormes avalanchas eran más frecuentes que en nuestro viaje de ida. Una masa de nieve tras otra se desplomaba; Don Pedro se desprendía de su abrigo de invierno. Nuestro camino seguía siendo igual, nieve suelta y profunda. Marchamos sobre ella con bastante facilidad, y todo cuesta abajo. En el collado donde comenzaba la bajada al glaciar hicimos un alto para prepararnos. Pusimos los frenos a los trineos y sujetamos de dos en dos nuestros bastones de esquí para que resultasen más resistentes; teníamos que ser capaces de parar de manera instantánea si la presencia inesperada de alguna grieta así lo exigía. Los que marchábamos con los esquís íbamos a la cabeza. La marcha era ideal, pues en bajada la nieve suelta nos permitía controlar nuestros esquís. El descenso era rápido y no tardamos muchos minutos antes de llegar al glaciar Heiberg. La tarea para los trineos no fue tan sencilla: ellos seguían nuestras huellas y tenía que tener mucho cuidado, sobre todo en los tramos donde la pendiente era más pronunciada.

Esa tarde acampamos justo en el mismo lugar donde habíamos puesto nuestra tienda el 18 de noviembre, a unos mil metros sobre el nivel del mar. Desde aquí podíamos ver el curso del glaciar Axel Heiberg bajando justo hasta su desembocadura en la barrera. Aparentemente la superficie era lisa y se encontraba en buen estado, con lo que decidimos seguir su curso en vez de subir por las montañas, tal como habíamos hecho en nuestro camino hacia el Sur. Quizá la distancia a recorrer era un poco mayor, pero probablemente ahorraríamos tiempo. En aquel momento acordamos cambiar los planes de cada jornada; los largos períodos de descanso se nos hacían insoportables. Un aspecto muy importante de la cuestión era que, con una planificación razonable, podríamos ganar tiempo y llegar a casa varios días antes de lo que habíamos estimado. Después de sopesar los pros

y los contras, acordamos hacerlo de la siguiente forma: recorreríamos veintiocho kilómetros, quince millas, y entonces dormiríamos seis horas, para seguidamente volver a recorrer otros veintiocho kilómetros más y así sucesivamente. De esta manera cada día podríamos recorrer una buena distancia. Mantuvimos este ritmo el resto del viaje y la verdad es que ganamos bastantes días.

Nuestro avance por el glaciar abajo no encontró mayores obstáculos; tan sólo en el punto de unión con la barrera había algunas grietas que tuvimos que rodear. A la siete de la tarde del 6 de enero nos detuvimos en el ángulo del terreno que formaba la entrada del glaciar Heiberg y que desde ahí se extendía hacia el norte. No podíamos reconocer nada de lo que veíamos, aunque eso era natural ya que lo estábamos viendo desde el lado contrario. De todas formas, sabíamos que no estábamos lejos de nuestro principal almacén en 85° 5’ S. En la tarde de ese mismo día nos pusimos nuevamente en marcha. Nada más iniciarla cruzamos un pequeño collado; Bjaaland creyó ver el depósito abajo, en la barrera, y no pasó mucho tiempo antes de que divisáramos el monte Betty y el camino por el que habíamos subido. Los prismáticos confirmaron que lo que veíamos era realmente nuestro depósito —lo mismo que Bjaaland creyó haber visto anteriormente—. Así que dirigimos nuestros pasos directamente hacia allí y en pocos minutos nos encontramos sobre la barrera otra vez —once de la noche del 6 de enero—, después de haber estado durante cincuenta y un días sobre tierra. Habíamos comenzado nuestra ascensión el 17 de noviembre.

Llegamos al depósito y encontramos todo en orden. En esta zona tuvo que hacer mucho calor; nuestra alta y robusta construcción se había derretido con el sol, convirtiéndose en un montón de nieve más bien pequeño. Las latas de pemmican que habían estado directamente expuestas a los rayos del sol habían adquirido unas extrañas formas, por lo que dimos por sentado que estaban rancias. Preparamos los trineos, sacamos las provisiones del almacén y las cargamos. Allí dejamos algunas viejas ropas que habíamos usado durante todo el camino al Sur. Una vez que terminamos todos estos preparativos, dos de nosotros subimos al monte Betty para recoger tantas muestras de rocas como cabían en nuestras manos. Al mismo tiempo construimos un gran mojón de piedras y junto a él

dejamos una lata de diecisiete litros de parafina, dos paquetes de cajas de cerillas —cada paquete contenía veinte cajas—, así como un relato de nuestra expedición. Posiblemente alguien lo encuentre en un futuro y pueda hacer uso de ello.

Tuvimos que sacrificar a *Frithjof*, uno de los perros de Bjaaland, en este campamento. Últimamente había mostrado signos de asfixia, llegando a tal extremo que decidimos poner fin a sus sufrimientos. Cuando lo descuartizamos, vimos que sus pulmones estaban totalmente secos; de todas formas, sus restos no tardaron en llegar al estómago de sus compañeros. Lo que habían perdido en cantidad no lo habían perdido en calidad. *Nigger*, uno de los perros de Hassel, también fue sacrificado cuando descendíamos desde la planicie. Habíamos regresado a este punto con doce perros, como habíamos calculado, aunque ahora partiríamos de allí con once. Veo en mi diario la siguiente anotación: «Los perros tienen la misma presencia que cuando partimos de *Framheim*». Cuando dejamos este lugar unas horas más tarde, llevábamos provisiones en los trineos para treinta y cinco días. Además de esto, por supuesto, teníamos un almacén en cada uno de los grados de latitud a partir de 80°.

Parecía que habíamos encontrado el depósito justo en el momento, ya que todo el viaje sobre la barrera lo hicimos con continuas ventiscas. Una tormenta soplaba desde el sur, dejando el cielo totalmente encapotado; la nieve se unía a la ventisca en una preciosa danza, pero apenas nos dejaba ver. Teníamos suerte de que el viento soplara a nuestro favor, con lo que no nos daba directamente en los ojos, como anteriormente nos había pasado. Las grandes grietas que, como ya sabíamos, se cruzaban justo en nuestra ruta, nos obligaban a progresar con extremo cuidado. Para evitar cualquier riesgo, Bjaaland y Hassel, que marchaban en cabeza, se encordaron. La nieve era profunda y estaba muy suelta, lo que hacía el avance muy pesado. Afortunadamente, cuando nos aproximábamos a las grietas, la presencia de unos cuantos hielos desnudos que sobresalían en punta nos advertía a tiempo del peligro. Esto nos avisaba de manera clara de los problemas que podíamos encontrar en esa zona y que incluso las grietas más grandes probablemente estuvieran muy cerca. En aquel momento la gruesa cortina de nubes se abrió, y el sol atravesó la masa de nieve que se arremolinaba.

Al instante Hanssen gritó: «¡Bjaaland, para!». Se encontraba justo al borde de una enorme grieta. Bjaaland poseía una espléndida visión, pero sus estupendas gafas —de su propia invención— le habían impedido verla. A decir verdad, Bjaaland no habría estado en serio peligro si hubiera caído en la grieta, al estar atado a Hassel, pero hubiera sido un momento inconfundiblemente molesto.

Como dije anteriormente, creo que estas grandes perturbaciones del hielo son las que marcan la zona divisoria entre la barrera y la tierra firme. Curiosamente, en esta ocasión también parecían indicar la frontera entre el buen y el mal tiempo, ya que en la lejanía, hacia el norte, la barrera se veía bañada por el sol. En el sur, la ventisca cada vez era más fuerte. El monte Betty nos dio su último adiós. La tierra de Victoria del Sur había permanecido oculta y así continuó. Tan pronto como llegamos a la luz del sol, corrimos hacia uno de nuestros monolitos de hielo; nuestra ruta estaba confirmada. No era malo viajar en la oscuridad. A las 9 de la noche alcanzamos el almacén a 85° S. Ahora también podíamos empezar a ser más liberales con la comida para los perros; tuvieron doble ración de pemmican, además de las galletas de avena que pudieran comer. Disponíamos de tal cantidad que posiblemente las tuviéramos que tirar. Evidentemente, las podíamos ir dejando tras nosotros, pero nos causaba gran satisfacción ver lo bien que íbamos aprovisionados, y a los perros parecía que no les importaba llevar un poco más de peso. Mientras las cosas fuesen tan bien como iban —esto es, que tanto hombres como animales mantuvieran el mismo paso— no podíamos pedir nada mejor. Pero el buen tiempo que nos había acompañado no iba a durar mucho. Cuando hablo de la siguiente etapa, en mi diario anoto: «Mismo horroroso tiempo». El viento había cambiado al nordeste, con muchas nubes, nieblas y molestas ventiscas. A pesar de estas desfavorables condiciones, fuimos pasando monolito tras monolito y al final de nuestra marcha habíamos alcanzado todos los que habíamos levantado en una distancia de veintiocho kilómetros. Aunque, como en otras ocasiones, se lo debemos a la magnífica vista de Hanssen.

En nuestra ruta hacia el Sur habíamos dejado gran cantidad de carne de foca repartida en cada uno de los almacenes que habíamos hecho sobre la

barrera, de manera que ahora podíamos comer carne fresca cada día. Esto no se había hecho porque sí; si hubiésemos contraído el escorbuto, esta carne fresca hubiera tenido un valor incalculable. Teniendo en cuenta que nos encontrábamos tan sanos como nunca lo habíamos estado anteriormente, esta carne fue simplemente una agradable variación en nuestro menú.

La temperatura había subido bastante desde que habíamos descendido a la barrera y se mantenía estable a unos -10° C. Teníamos tanto calor que tuvimos que dar la vuelta a nuestros sacos de dormir, de manera que el pelo quedase por fuera. Pero lo mejor era que respirábamos más desahogados y nos sentíamos más felices. «Es como estar en un sótano de hielo», apuntó alguien. La misma sensación que cuando en un día caluroso de verano cambias el calor del sol por una fresca sombra.

9 de enero. «Mismo horroroso tiempo; nieve, nieve, nieve y nada más que nieve. ¿Se acabará algún día? También niebla, no somos capaces de ver más allá de diez metros. Temperatura, -8° C. Todo se derrite sobre los trineos. Todo está húmedo. No hemos encontrado ni un simple monolito en esta atmósfera para ciegos. Cuando comenzamos la nieve era muy profunda, por lo que la marcha se nos hace demasiado pesada, aunque a pesar de todo los perros arrastran bien los trineos». Esa tarde el tiempo afortunadamente mejoró y estaba, en comparación, mucho más despejado cuando reanudamos la marcha a las diez de la noche. No mucho tiempo después vimos uno de nuestros monolitos. Se encontraba al oeste, a unos doscientos metros de distancia, lo que significaba que no estábamos lejos de nuestra ruta; cambiamos de rumbo y nos dirigimos derechos a él, ya que era interesante ver si nuestros cálculos estaban en orden. El monolito estaba deteriorado por el sol y las tormentas, aun así encontramos el papel que habíamos dejado, decía que lo habíamos construido el 14 de noviembre y que estaba situado en 84° 26’ S. También indicaba el rumbo que teníamos que seguir sobre la brújula para llegar al siguiente, situado a cinco kilómetros de este.

Según abandonamos aquel viejo amigo y tomamos el rumbo que nos indicaba, para nuestro asombro general dos grandes pájaros —págalos— aparecieron de repente volando en línea recta hacia nosotros. Dieron dos

vueltas a nuestro alrededor y terminaron posándose sobre el monolito. ¿Puede cualquiera que lea estas líneas hacerse una idea del efecto que nos causó? Creo que es poco probable. Nos traían un mensaje de vida a aquel mundo de muerte, un mensaje de todo lo querido por nosotros. Creo que en ese instante todos teníamos los mismos pensamientos. Estos mensajeros del otro mundo no se permitieron un largo descanso; estuvieron parados un rato, preguntándose sin duda quiénes seríamos nosotros, entonces levantaron el vuelo y se dirigieron hacia el sur. ¡Misteriosas criaturas! Estaban en ese momento a medio camino entre *Framheim* y el Polo y aún volaban tierra adentro. ¿Irían a cruzar al otro lado?

Esta vez nuestra etapa terminó en uno de nuestros monolitos en 84° 15’. Nos sentíamos bien y a salvo junto a uno de estos indicadores; siempre nos marcaban un punto seguro de inicio para la siguiente etapa. Estábamos de pie a las cuatro de la mañana y dejamos el lugar unas horas más tarde, acercándonos ese día cincuenta y cinco kilómetros a *Framheim*. Con nuestro plan de marcha, hacíamos largos recorridos un día sí y otro no. Nuestros perros no necesitaban mejores referencias que esta —un día veintisiete kilómetros y el siguiente cincuenta y cinco—, siempre frescos en el camino a casa. La aparición de los dos pájaros, que tan buena impresión me había causado la primera vez, ahora llevaba mis pensamientos en una dirección quizá no tan agradable. Se me ocurría que estos dos podían ser sólo una pequeña avanzadilla de una gran bandada de estos voraces pájaros, y que podían estar ocupados en devorar toda la carne fresca que tan laboriosamente habíamos transportado y repartido en nuestros almacenes. Es increíble todo lo que pueden destrozar estas aves de presa; no les importa que la carne esté congelada y dura como una piedra, ellas se las apañan incluso si es más dura que el acero. En mi pensamiento sólo veía los huesos de las focas dejadas en el depósito a 80°. De los perros que habíamos sacrificado en nuestro camino al Sur y dejado sobre la cima de los monolitos, no veía mucho más que su esqueleto. Bien, es posible que mis pensamientos se hubieran teñido de oscuro y quizá la realidad era más brillante.

Tanto el tiempo como la marcha fueron mejorando gradualmente; parecía que esta mejora estaba en proporción a nuestra distancia de la tierra.

Finalmente todo se volvió perfecto: el sol brillaba en un cielo totalmente limpio y los trineos se deslizaban sobre una buena superficie, tan fácilmente y a tanta velocidad como deseábamos. Bjaaland, quien había abierto la marcha durante toda la ruta hacia el Polo, cumplió su cometido de manera admirable, aunque se le pueda aplicar el viejo dicho de que nadie es perfecto. La verdad es que ninguno de nosotros, fuese quien fuese, era capaz de mantener una línea recta si no tenía marcas que seguir. Y en los momentos más difíciles, como frecuentemente nos ocurrió, era cuando teníamos que marchar totalmente a ciegas. La mayoría de nosotros, supongo, iría dando bandazos hacia un lado u otro, y después de estas tentativas, acabaría llevando la línea recta. No ocurría lo mismo con Bjaaland; él era un hombre «diestro». Puedo verle ahora; Hanssen le ha marcado la dirección con su brújula, Bjaaland se vuelve, apunta con sus esquís en la línea indicada y comienza la marcha con decisión. Sus movimientos indican claramente que tiene grabada la dirección en su mente y a toda costa ha de seguirla. Empuja con fuerza sus esquís hacia adelante, sacudiendo la nieve que los cubre, y mira directamente hacia adelante. Pero el resultado siempre es el mismo; si Hanssen permitiese a Bjaaland marchar sin hacer ninguna corrección, al cabo de una hora o poco más, probablemente describiría un maravilloso círculo volviendo de nuevo al punto donde comenzó. Quizá. Después de todo, no es algo de lo que pudiéramos quejarnos desde que conocíamos con absoluta certeza dónde se encontraba la línea de los monolitos que íbamos siguiendo, sabiendo que nos íbamos hacia la derecha y teníamos que buscarlos hacia el oeste. Esta conclusión resultó ser muy valiosa y poco a poco nos fuimos acostumbrando a la tendencia «diestra» de Bjaaland, algo que siempre teníamos en cuenta.

El 13 de enero, según nuestros cálculos, debíamos alcanzar el depósito situado a 83° S. Este era el último de nuestros almacenes que no estaba marcado con señales situadas en ángulo recto con respecto a nuestra ruta, lo que significaba que era nuestro último punto crítico. Desde luego, el día no era el más apropiado para buscar una aguja en un pajar. El tiempo estaba en calma con una espesa niebla, tan espesa que apenas podíamos ver un metro por delante de nosotros. No vimos ni un solo monolito en toda la marcha. A

las cuatro de la tarde habíamos completado la jornada y, según los medidores de distancia de los trineos y nuestras estimaciones, debíamos estar a 83° S, cerca del almacén; pero no veíamos nada. Decidimos acampar y esperar a que el tiempo aclarase. Mientras nos dedicábamos a esta tarea, la masa de niebla se disipó y allí, a no muchos metros de distancia —como siempre al oeste—, estaba nuestro almacén. Rápidamente desmontamos la tienda de nuevo, cargamos los trineos y nos dirigimos a nuestro depósito de alimentos, el cual se encontraba en bastante buen estado. No había señales de que ningún pájaro le hubiera hecho alguna visita. Pero ¿qué es aquello? Sobre la nieve caída recientemente, estaban bien marcadas unas huellas de perro. Enseguida pensamos que se trataba de los fugitivos que habíamos perdido en nuestro viaje al Sur. A juzgar por su apariencia, debían de haber permanecido al resguardo del almacén bastante tiempo; dos profundos huecos en la nieve lo indicaban con claridad. Y evidentemente habían tenido suficiente comida, ¿pero dónde demonios la habían conseguido? El depósito estaba completamente intacto, a pesar de que los trozos de pemmican estaban a la vista y habría sido muy fácil acceder a ellos; además, la nieve no estaba tan dura como para evitar que los perros escarbasen y consiguiesen toda la comida que quisieran. No hacía mucho tiempo que estos perros habían abandonado el lugar, y las pisadas recientes mostraban que se dirigieron hacia el norte. Examinamos las huellas con detenimiento y llegamos a la conclusión de que no hacía más de dos jornadas que habían abandonado este punto. Se dirigían hacia el norte y de vez en cuando seguimos sus pisadas durante nuestra siguiente etapa. En el almacén a 82° 45’ hicimos un alto, y allí vimos que las pisadas seguían hacia el norte. A 82° 24’ las huellas comenzaron a ser más confusas y terminaron por tomar rumbo oeste. Fue la última vez que las vimos; nos detuvimos en el monolito a 82° 20’. *Else*, a la que habíamos dejado en la parte más alta, se había caído y permanecía a un lado; el sol había derretido la parte más baja de la construcción. Estaba claro, que los perros vagabundos no habían pasado por allí; de otra forma, estamos totalmente seguros de que no habríamos encontrado a *Else* tal como estaba. Al final de la marcha acampamos en el monolito a 82° 15’ y repartimos el cuerpo de *Else*. Aunque había estado expuesta a los rayos del sol, cuando troceamos la

carne en pequeñas raciones estaba en buen estado. Quizá el olor era un tanto rancio, pero nuestros perros no hacían ascos a la hora de comer.

El 16 de enero llegamos al depósito a 82° S. Podíamos ver desde lejos que el orden con el que lo habíamos dejado no había aguantado mucho tiempo. Cuando llegamos a él, nos dimos cuenta de lo que había ocurrido. Las innumerables pisadas de perros habían aplastado la nieve de los alrededores del depósito dejándola dura, lo que indicaba que los fugitivos habían pasado bastante tiempo aquí. Varias de las cajas habían caído al suelo, seguramente por el mismo motivo que *Else*, y los granujas habían conseguido abrir una de ellas. Tanto las galletas como el pemmican habían desaparecido, evidentemente; aunque no nos importaba demasiado ya que teníamos comida en abundancia. Los despojos de los dos perros que habíamos dejado en lo alto del almacén —*Uranus* y *Jaala*— habían desaparecido, no encontramos ni los dientes. A *Lucy* se la habían comido a 82° 3’, pero de ella al menos dejaron los dientes. Los ocho cachorros de *Jaala* aún estaban encima de una de las cajas; curiosamente, estos no se habían caído. Además de lo dicho, aquellas bestias habían devorado algunas correas para los esquís y cosas similares. Todo esto no significaba para nosotros ninguna pérdida; pero ¿quién podría decirnos adonde habían ido esas criaturas? Si encontrasen el almacén a 80° S, probablemente acabarían con toda la carne de foca que teníamos allí almacenada. Desde luego sería algo lamentable de haber ocurrido, aunque no entrañaba ningún peligro para nosotros o los animales. Si conseguíamos llegar a 80°, todo iría bien. Por el momento, nos conformamos con el hecho de no ver huellas en dirección norte.

Aquí, a 82° de latitud sur, nos permitimos una pequeña fiesta. El «pudin de chocolate» que Wisting sirvió de postre aún está fresco en mi memoria; todos coincidimos en que estaba más cerca de la perfección que cualquier otra cosa que hubiéramos probado. Puedo dar la receta: galleta troceada, leche en polvo y chocolate, puestos a hervir en un recipiente. De lo que ocurre después no tengo ni idea; si quieren más información, tendrán que preguntar a Wisting. Entre 82° y 81° encontramos las marcas dejadas en nuestro segundo viaje para montar el almacén; en aquel viaje habíamos dejado señales hechas con trozos de madera provenientes de cajas en cada

kilómetro y medio recorrido. Eso fue en marzo de 1911, y ahora, en la segunda mitad de enero de 1912, las estábamos siguiendo. Aparentemente estaban tal como las habíamos dejado. Estas marcas terminaban en 81° 33’ con dos trozos de una caja sobre un pedestal de nieve, que aún se encontraba en perfectas condiciones.

Dejaré a mi diario que describa lo que vimos el 18 de enero: «Desacostumbrado buen tiempo. Ligera brisa del sur-sudoeste, la cual durante el transcurso de la marcha terminó por despejar el cielo de nubes. En 81° 20’ llegamos a nuestras viejas amigas las crestas producidas por la presión. Ahora podemos distinguirlas más que antes. Se extienden tan lejos como nuestra vista puede alcanzar, discurren de nordeste a sudoeste y se aprecian tanto crestas como cumbres. Nos hemos llevado una gran sorpresa cuando, poco después, hemos descubierto una tierra alta y desnuda en la misma dirección, y no mucho después dos altísimas y blancas cumbres hacia el sudeste, probablemente a unos 82° S. Esta tierra se extiende desde el nordeste al sudoeste. Debe tratarse de la misma que vimos perderse en el horizonte a unos 84° S, cuando alcanzamos mil doscientos metros de altura y miramos hacia la barrera, durante nuestro ascenso. Tenemos suficientes datos para ser capaces de asegurar sin ningún tipo de dudas que es la continuación de la tierra de Carmen. La superficie que presenta este terreno aparece quebrada de una manera violenta —grietas, crestas producidas por la presión, ondulaciones y valles en todas direcciones—. No nos cabe duda de que mañana sentiremos sus efectos». Lo que parece que queda justificado es la conclusión de que la tierra de Carmen se extiende desde 86° S hasta esta posición, a unos 81° 30’ S, y posiblemente más hacia el nordeste, aunque prefiero no dejarlo plasmado en ningún mapa. Me conformo con dar el nombre de «tierra de Carmen» a la extensión situada entre 86° y 84° y considerar el resto «apariencia de tierra». Para un explorador será una rentable tarea investigar estos lugares más detenidamente.

Como esperábamos, durante nuestra siguiente etapa sentimos los efectos del mal estado de la superficie. En tres ocasiones tuvimos que atravesar este tramo de la barrera sin tener realmente un tiempo despejado. Esta vez lo teníamos, de forma que éramos capaces de ver cómo era realmente la zona.

Las irregularidades comenzaron a 81° 12’, y no se extendían muy lejos de norte a sur, posiblemente unos cinco kilómetros. A qué distancia se extendían de este a oeste es difícil de asegurar, pero en cualquier caso llegaban hasta donde la vista podía alcanzar. Inmensos trozos de superficie se habían hundido, dejando abiertos grandes y terribles boquetes, tan grandes que serían capaces de tragar muchas caravanas del tamaño de la nuestra. Desde estos abismos abiertos partían en todas direcciones anchas y feas grietas, junto a las cuales podían verse por todas partes los tan nombrados montones de heno allá donde mirases. Lo más extraordinario de todo era que habíamos pasado por allí ilesos. Cruzamos tan de puntillas como nos fue posible, y a toda velocidad. Hanssen pasó justo por el centro de una de las grietas, pero afortunadamente salió sin dificultades.

El almacén a 81° S se encontraba en perfecto orden; no se veían huellas de perros. Las esperanzas de que el situado a 80° S estuviera intacto crecieron considerablemente. A 80° 45’ S encontramos el primer perro que habíamos sacrificado, *Bone*. Estaba especialmente gordo y fue muy apreciado. Los perros empezaron a no estimar tanto la carne enlatada. El 21 de enero pasamos por el último monolito, situado a 80° 23’ S. Aunque íbamos contentos por dejarlo atrás, no puedo negar que sentimos cierta melancolía según se desvanecía en el horizonte. Había crecido tanto nuestro cariño por estas señales, que cuando nos encontrábamos con ellas las saludábamos como a viejos amigos. Muchos y grandes servicios nos prestaron de forma silenciosa durante nuestro largo y solitario camino.

Ese mismo día alcanzamos nuestro gran almacén a 80° S, y desde ese momento consideramos que ya habíamos regresado. Pudimos ver enseguida que los demás compañeros habían estado en este depósito desde que lo habíamos dejado, y encontramos un mensaje del teniente Prestrud, el jefe del equipo que marchó hacia el este, diciendo que él, con Stubberud y Johansen, habían pasado por allí el 12 de noviembre, con dos trineos, dieciséis perros y provisiones para treinta días. De forma que todo estaba en perfecto orden. Nada más llegar soltamos a los perros y se lanzaron corriendo al montón de carne de foca, el cual no había sido atacado ni por pájaros ni por perros durante nuestra ausencia. En su camino hacia el montón de carne, prefirieron las peleas antes que la comida. Dieron unas

cuantas vueltas alrededor de los cuerpos de las focas, mirándose con recelo unos a otros, para lanzarse en la más salvaje de las escaramuzas. Cuando todo había llegado debidamente a su final, fueron a tumbarse cada uno junto a su trineo. Este depósito es bastante grande, con muchas provisiones y bien señalizado, de modo que no es del todo imposible que pueda ser utilizado más adelante.

El viaje desde 80° hasta *Framheim* ha sido tan frecuentemente descrito que nada nuevo se puede decir de él. El 25 de enero a las cuatro de la mañana alcanzamos nuestra pequeña casa de nuevo, con dos trineos y once perros; todos, hombres y animales, sanos y felices. Aquella temprana mañana nos detuvimos junto a la puerta para esperarnos unos a otros; teníamos que aparecer todos juntos. Todo estaba tranquilo y en calma; debían estar durmiendo. Entramos. Stubberud se levantó de su litera y nos miró; no cabe duda de que nos tomó por fantasmas. Uno tras otro fueron despertando, sin entender lo que estaba sucediendo. Entonces nos lanzaron un entusiasta *bienvenidos a casa* desde todos los rincones. «¿Dónde está el *Fram*?» fue, evidentemente, la primera pregunta. Nos alegramos mucho cuando nos dijeron que todos estaban bien. «¿Y qué tal por el Polo? ¿Habéis estado allí?» «Sí, por supuesto; de no haber sido así no nos hubierais visto de nuevo». La cafetera se puso en funcionamiento y el aroma de las «galletas calientes» volvió como en los viejos tiempos. Todos estábamos de acuerdo en que el tiempo afuera era bueno, pero aún mejor dentro de casa. El viaje nos había llevado noventa y nueve días. La distancia recorrida, unos tres mil kilómetros.

El *Fram* había llegado a la barrera el 8 de enero, después de tres meses de viaje desde Buenos Aires; todos a bordo estaban bien. Entre tanto, el mal tiempo les había obligado a zarpar de nuevo. Al día siguiente, el vigía avisó que el *Fram* se estaba aproximando. La vida bullía en el campamento; dentro con la fiesta y fuera con los perros, que parecían no estar agotados aún. Oímos resoplar y gruñir al motor, vimos el puesto de vigía aparecer sobre el borde de la barrera, y finalmente vimos al barco atracar de manera segura y firme. Con el corazón lleno de felicidad, subí a bordo a saludar a todos aquellos caballeros, quienes habían llevado al *Fram* a su destino a través de tantos peligros y penalidades, llevando a cabo un excelente

trabajo. Ellos estaban contentos y felices, pero nadie preguntaba acerca del Polo. Finalmente lo hizo Gjertsen: «¿Habéis estado allí?». Alegría es una palabra pobre para explicar el sentimiento que iluminó las caras de mis compañeros; era algo más.

Me encerré con el capitán Nilsen en el camarote de derrota, quien me entregó el correo y todas las noticias. Tres nombres aparecían encima de los demás, hasta que por fin pude entender lo que había ocurrido. Eran los nombres de las tres personas que ofrecieron su apoyo cuando era más necesario. Siempre les recordaré con respetuosa gratitud: S. M. el Rey, el profesor Fridtjof Nansen y don Pedro Christophersen.

Capítulo XIV. Hacia el norte

Después de dos días de idas y venidas para cargar en el barco las cosas que íbamos a llevarnos, todo estuvo dispuesto para zarpar la tarde del 30 de enero. En aquel momento no había nada que nos alegrase tanto como ese hecho, que en una fecha tan temprana pudiésemos tomar rumbo norte y dar así el primer paso de regreso a un mundo que, como sabíamos, pronto tendría noticias nuestras, y nosotros de él. Y aun así, me pregunto si no anidaba un pequeño sentimiento de melancolía entre tanta alegría. No me cabe la menor duda de que así era, aunque a muchos les pueda parecer contradictorio. No es del todo fácil abandonar un lugar que ha sido tu hogar durante tanto tiempo, aunque se encuentre a 79° de latitud y esté semienterrado por la nieve y el hielo. El ser humano es demasiado dependiente de su hábitat como para romper de manera abrupta con lo que le rodea y ha acabado convirtiéndose en familiar después de tantos meses. Cualquier extraño, quizá, invocaría a todos los poderes divinos para librarse de semejante entorno, pero esto no contradice la plena validez de la afirmación anterior. Para una mayoría abrumadora, ciertamente, *Framheim* sería uno de esos lugares del planeta donde nunca desearían estar —un lugar abandonado de la mano de Dios, un agujero apartado que no ofrecería más que un clima extremo de desolación, incomodidad y aburrimiento—. Para los nueve que, desde la escalerilla del barco, nos disponíamos a abandonar aquel lugar, todo era diferente. Esa pequeña pero robusta casa, que ahora permanecía enteramente oculta en la nieve tras el monte Nelson, había sido nuestro hogar, un estupendo y confortable hogar en el que, después de tantos días de duro trabajo, habíamos encontrado el descanso y la tranquilidad que deseábamos. Durante todo el invierno antártico —y eso sí que es invierno—, esas cuatro paredes nos habían protegido mejor que a muchos pobres infelices que habitan latitudes más templadas, y desde luego

nos habrían envidiado de veras si nos hubieran visto. Si ellos viven en condiciones tan difíciles, amenazados por cualquier forma de vida, nosotros en *Framheim* habíamos llevado una existencia tranquila y pacífica, viviendo, no como animales, sino como humanos civilizados que somos, teniendo siempre a nuestro alcance lo mejor que uno pueda encontrar en cualquier hogar ordenado. La oscuridad y el frío reinaban en el exterior, y no cabe duda de que las ventiscas hacían lo imposible por borrar la huella de nuestra actividad, pero estos enemigos nunca pudieron cruzar las puertas de nuestra excelente morada; allí compartimos un confortable cobijo, cálido y luminoso. Me pregunto qué fuerza de atracción ejercerá este lugar en cada uno de nosotros cuando por fin le demos la espalda. Afuera, el ancho mundo nos reclamaba, eso es verdad; y tenía que ofrecernos mucho de lo que habíamos estado privados durante tanto tiempo; aunque de todas las cosas que nos aguardaban, gustosamente habríamos preferido renunciar a unas cuantas. Cuando regresáramos a la rutina diaria, con sus cuidados y preocupaciones, bien podría ocurrir que volviésemos la vista atrás, echando de menos nuestra tranquila y pacífica existencia en *Framheim*.

De todas formas, este sentimiento de melancolía era tan fuerte que tardamos en desecharlo del todo durante cierto tiempo. A juzgar por las caras, en cualquier caso, se podía adivinar que la alegría inundaba nuestro ánimo. ¿Y por qué no? ¿Acaso no hemos habitado otras viviendas en el pasado, que nos parecieron tan atractivas entonces, y no vamos a tener derecho a esperar en el futuro otra mejor? ¿Quién se preocupaba de los problemas futuros? Nadie. Así, el *Fram* fue engalanado con banderas de proa a popa y las caras de todos brillaban en el momento de decir adiós a nuestro hogar sobre la barrera. Lo abandonábamos con la conciencia de haber conseguido el objetivo de nuestra estancia durante un año; después de todo, esta conciencia tenía más peso que el pensamiento de lo felices que habíamos sido allí. Una cosa que, durante estos dos años de convivencia de la expedición, contribuyó enormemente a sobrellevar el paso del tiempo con facilidad y a mantenernos en buena forma, fue la total ausencia de lo que yo llamo «periodos muertos». Tan pronto como un problema se solucionaba, instantáneamente aparecía otro. En cuanto se lograba una meta, otras nos llamaban desde lejos. De esta manera, siempre estábamos ocupados y,

cuando esto ocurre, todo el mundo sabe que el tiempo vuela. Frecuentemente había oído preguntar: ¿Cómo es posible sobrellevar el paso del tiempo en un viaje como éste? Amigos míos, les respondía, si hay algo de qué preocuparse, es de dónde vamos a sacar todo el tiempo que necesitamos para hacer todo lo que tenemos que hacer. Quizá para muchos esta afirmación llevara el sello de lo improbable, pero resultó ser absolutamente veraz. Quienes hayan leído esta narración, en cualquier caso, habrán sacado la conclusión de que el ocio fue un mal completamente desconocido en nuestra pequeña comunidad.

En la etapa en la que ahora nos encontrábamos, una vez conseguido el principal objetivo de nuestra empresa, podría haber razones para esperar un cierto grado de relajación. Sin embargo, no fue ese el caso. Era bien cierto que lo que habíamos hecho no tendría su verdadero valor hasta que la humanidad no tuviese conocimiento de ello, y esto se debía hacer con la menor pérdida de tiempo posible. Si había alguien interesado en ser el primero en hacerlo público, ese alguien éramos nosotros mismos. No cabe duda de que la posibilidad de hacerlo residía en salir de allí con buen tiempo; pero, a pesar de todo, era sólo una probabilidad. Por otro lado, era absolutamente cierto que teníamos por delante un viaje de dos mil cuatrocientas millas náuticas hasta Hobart, lugar elegido para nuestra primera escala; y también era casi igualmente cierto que ese viaje podría ser lento y problemático. Un año antes, nuestro viaje por el mar de Ross se había convertido casi en un crucero de placer, pero eso fue en medio del verano. Ahora estábamos en febrero y el otoño estaba casi encima. A pesar del cinturón de hielos a la deriva, el capitán Nilsen pensaba que no nos causaría un mayor retraso. Había descubierto una patente infalible para conseguir atravesar la zona. Era una afirmación que sonaba un tanto audaz, pero, como más tarde se verá, era tan cierta como su palabra. Nuestros mayores problemas vendrían en la zona de los vientos del oeste, donde estaríamos expuestos a la desagradable posibilidad de sufrir su embate. La diferencia de longitud entre la bahía de las Ballenas y Hobart es cercana a los cincuenta grados. Si pudiésemos recorrer esa longitud en la latitud donde nos encontrábamos, donde un grado de longitud es tan sólo unas trece millas náuticas, lo haríamos en un abrir y cerrar de ojos; pero las

enormes cadenas montañosas de la tierra de Victoria del Norte representaban un obstáculo decisivo. Primero deberíamos ir en dirección norte hasta bordear el continente antártico y llegar a un punto avanzado, el cabo Adare y la isla Balleny al norte de este. Hasta entonces no tendríamos el camino abierto para dirigirnos hacia el oeste; pero entonces entraríamos en una región donde con toda probabilidad los vientos estarían totalmente en calma, y navegar de bordada con el *Fram*… ¡No, gracias! Toda la tripulación conocía suficientemente bien las condiciones del barco y eran muy conscientes de lo que nos esperaba, si bien es cierto que todos estaban concentrados en cómo superar las dificultades que apareciesen del modo más rápido y eficaz. Este era el gran objetivo común que nos unía a todos, y continuaría uniéndonos en un esfuerzo conjunto.

Entre los artículos de noticias que acabábamos de recibir del mundo exterior, había uno en el que la expedición antártica australiana, bajo el mando del Dr. Douglas Mawson, afirmaba que estarían muy agradecidos si pudiesen disponer de algunos de nuestros perros, en el caso de que nos sobrasen. La base de esta expedición estaba en Hobart, y en cierta medida eso nos venía muy bien. Era la ocasión de poder prestar a nuestros apreciados colegas este pequeño servicio. Al dejar la barrera podíamos contar con un grupo de treinta y nueve perros, muchos de los cuales habían sido criados durante nuestra estancia en el polo; la mitad, más o menos, había sobrevivido al viaje desde Noruega, y once de ellos habían estado en el polo Sur. Nuestra intención había sido quedarnos con un número adecuado para criar con ellos otro grupo que emplearíamos en el viaje al océano Ártico, pero la petición del Dr. Mawson nos obligó a subir a todos a bordo. De estos perros, si no ocurría nada imprevisto, podríamos cederle veintiuno. Cuando trajeron la última carga, tan sólo hubo que subirlos a cubierta y entonces estuvimos preparados para zarpar. Fue bastante curioso ver cómo varios de los más veteranos se sentían de nuevo como en casa sobre la cubierta del *Fram*. El viejo *Colonel*, bravo perro de Wisting, con sus dos adjuntos *Suggen* y *Arne*, tomaron posesión del sitio donde habían permanecido durante tanto tiempo en el viaje hacia el sur, a estribor del palo mayor; los dos mellizos, *Mylius* y *Ring*, favoritos de Helmer Hanssen, comenzaron sus juegos en la parte delantera de la sobrecubierta de babor,

como si nada hubiese ocurrido. Al contemplar a aquellos dos alegres granujas, uno no podría imaginarse todo lo que habían trotado en cabeza de la caravana para llegar al Polo y luego volver. Acechando en cubierta había un perro aislado, solitario y reservado, en continua y ansiosa búsqueda. Era el jefe del equipo de Bjaaland. Parecía que nada le interesaba; ninguno podría reemplazar a su compañero y amigo, *Frithjof*, que había encontrado su tumba hacía mucho tiempo en el estómago de sus compañeros, a muchos cientos de kilómetros de allí, en medio de la barrera.

Tan pronto como el último perro fue acomodado a bordo, levaron las dos anclas, sonó el intercomunicador de la sala de máquinas y el motor se puso en marcha de nuevo, alejándonos de cualquier contacto cercano con el hielo en la bahía de las Ballenas. Nuestro adiós a este acogedor puerto fue casi como saltar de un mundo a otro; la niebla cayó sobre nosotros, espesa como el puré, ocultando todo lo que nos rodeaba como una cortina húmeda. Después de un lapso de tres o cuatro horas, se levantó súbitamente, pero a popa el banco de niebla aparecía como una pared; detrás, el panorama que sabíamos que nos hubiera parecido maravilloso con tiempo despejado, y que nuestros ojos habían contemplado durante tanto tiempo, quedaba totalmente tapado.

Podíamos seguir sin incidentes la misma ruta que habíamos traído cuando llegamos hacía un año, pero ahora en sentido contrario. Los perfiles de la bahía se habían mantenido absolutamente intactos durante el año que había transcurrido. Incluso el punto más significativo de la pared en el lado oeste, el cabo Cabeza de Hombre, permanecía sereno en su antiguo lugar, dando la impresión de no tener mucha prisa en moverse de allí. Y allí se quedará más tiempo aún, probablemente, ya que si se produce algún movimiento de la masa de hielo en la parte interior de la bahía, será en todo caso muy ligero. Sólo en un aspecto habían cambiado las cosas de un año para otro. Mientras que a comienzos de 1911, el 14 de enero, la mayor parte de la bahía estaba libre de hielos flotantes, en 1912 no se despejó hasta catorce días más tarde. La capa de hielo se había mantenido obstinadamente hasta que apareció la brisa fresca del nordeste, el mismo día que llegaron nuestros compañeros desde el sur, dejando rápidamente un canal abierto. La disgregación de los hielos no podría haberse producido en mejor momento;

la brisa en cuestión nos ahorró gran cantidad de tiempo y de problemas, ya que la distancia desde donde estaba el *Fram* antes de que el hielo se rompiese era unas cinco veces mayor que la que ahora teníamos que recorrer. Esta diferencia de catorce días en desaparecer el hielo entre los dos veranos nos mostró la suerte que habíamos tenido por elegir de manera particular el año de 1911 para llegar hasta allí. El trabajo que hicimos en tres semanas en aquel año, gracias a la temprana disgregación de los hielos, ciertamente lo hubiéramos tenido que hacer en el doble de tiempo en 1912, lo que nos habría causado muchos más problemas y dificultades.

La espesa niebla que, como he dicho, cubría la bahía de las Ballenas cuando zarpamos, nos impidió ver qué hacían nuestros amigos los japoneses. El *Kainan Maru* había salido a mar abierto en compañía del *Fram* durante la tormenta del 27 de enero, y desde entonces no sabíamos nada de él. Los miembros de la expedición que se habían quedado en una tienda en el borde de la barrera, al norte de *Framheim*, también habían sido muy reservados. El día que dejamos el lugar, uno de nuestro equipo tuvo una entrevista con ellos. Prestrud había ido a recoger la bandera que habían colocado en cabo Cabeza de Hombre para indicar a los del *Fram* que todos habíamos regresado. Al lado de la bandera se había levantado una tienda que serviría de refugio a un vigía, en caso de que el *Fram* se retrasase. No cabe duda de que, cuando Prestrud llegó, se quedó sorprendido al encontrarse cara a cara con dos hijos del Sol Naciente, ocupados en inspeccionar nuestra tienda y su contenido, que consistía únicamente en un saco de dormir y una *Primus*. Los japoneses iniciaron la conversación con animadas frases como «Buenos días» o «Mucho hielo»; una vez que nuestro hombre mostró su absoluto acuerdo sobre esos indiscutibles hechos, trató de conseguir información sobre cuestiones de especial interés. Los dos desconocidos le dijeron que por el momento ellos eran los únicos habitantes de la tienda. Dos de sus compañeros había salido a la barrera para hacer observaciones meteorológicas y estarían fuera durante una semana. El *Kainan Maru* había puesto rumbo a la tierra del Rey Eduardo. Según dijeron, tenían la intención de volver antes del 10 de febrero y, ya con todos los miembros de la expedición a bordo, navegar hacia el norte. Prestrud invitó a sus dos nuevos conocidos a visitarnos en *Framheim* cuanto antes;

ellos retrasaron su llegada demasiado tiempo, con lo que no nos fue posible esperarles. Si hubieran estado en *Framheim* entretanto, habrían sido testigos de que hicimos lo posible por dejar todo confortable para los siguientes exploradores.

Cuando levantó la niebla, nos encontramos un mar abierto, prácticamente sin hielo a nuestro alrededor. Un mar azul, casi negro, bajo un pesado y oscuro cielo, lo que no es precisamente un deleite para la vista. Pero para nuestros ojos fue un auténtico alivio vernos rodeados de colores oscuros. Durante meses habíamos estado mirando un mar de un blanco resplandeciente, donde teníamos que usar constantemente sistemas artificiales para proteger nuestros ojos de la excesiva radiación solar. Por regla general, era necesario limitar al mínimo la exposición de las pupilas y mantener los párpados lo más cerrados posibles. Ahora, por fin, podíamos mirar al mundo con los ojos abiertos, literalmente «sin pestañear»; hasta un pequeño detalle como este puede significar una experiencia en la vida. El mar de Ross nos mostraba de nuevo su cara más amable. Un ligero viento del sudoeste nos permitía ahora usar las velas, con lo que después de un lapso de dos días ya nos encontrábamos a unos trescientos kilómetros de la barrera. Esta distancia puede parecer modesta, pero visto sobre el mapa nos parecía una distancia imposible. Hay que recordar que, con el sistema empleado por nosotros en tierra, cubrir trescientos kilómetros nos costaba muchos días de dura marcha.

Nilsen había marcado sobre la carta los límites del cinturón de hielos a la deriva en las tres ocasiones en que el *Fram* había tenido que atravesarlos. La suposición de que siempre se podía encontrar un paso abierto en las cercanías del meridiano 150° parecía confirmarse. Los ligeros cambios en la posición del canal sólo eran causados, según la experiencia de Nilsen, por la variación de la dirección del viento. Había encontrado que, si los bloques de hielo mostraban signos de estar demasiado cerca, siempre podía lograr su propósito girando a barlovento. Esta forma de proceder, naturalmente, hacía que la ruta resultara un tanto tortuosa, pero siempre había conseguido, finalmente, encontrar aguas abiertas. En este viaje alcanzamos el borde del cinturón de bloques de hielo tres días después de dejar la barrera. La posición del cinturón resultó ser casi la misma que en anteriores ocasiones.

Sin embargo, después de mantener nuestro rumbo durante algunas horas, el hielo resultó ser tan abundante que comprometía el futuro de nuestro avance. Era el momento de intentarlo con el método de Nilsen: el viento, que por cierto era bastante flojo, soplaba del oeste y, en consecuencia, el timón viró a estribor y la proa puso rumbo hacia el oeste. Durante un buen rato nos estuvimos dirigiendo realmente hacia el sur, pero a la larga comprobamos que esto no fue en vano; después de navegar unas cuantas horas a barlovento, encontramos gran número de canales por los que cruzar. De haber seguido el rumbo que teníamos en un principio, lo más probable es que hubiésemos perdido mucho tiempo, cuando teníamos paso libre a unos cuantos kilómetros.

Después de terminar el primer largo rodeo, nos libramos de tener que hacer más en el futuro. El hielo continuaba siendo escaso y el 6 de febrero, al comprobar que los bloques que veíamos habían crecido de tamaño, comprendimos que habíamos terminado definitivamente la travesía por el Antártico. Dudo de que, en esta ocasión, viésemos una sola foca; y en caso de haber visto alguna, creo que no hubiésemos perdido el tiempo cazándolas. Teníamos una buena cantidad de comida, tanto para los hombres como para los animales, aun sin tener que recurrir a nuestra provisión de carne de foca. Para nuestros perros habíamos traído todo el sobrante almacenado de excelente pemmican, que era abundante. Además de esto, teníamos una buena cantidad de pescado seco. Les dábamos carne y pescado en días alternos. Con esta dieta, los animales se encontraban en tan espléndida condición física que, cuando llegamos a Hobart, tras cambiar su áspero y feo pelaje de invierno, tenían la apariencia de haber vivido durante un año a cuerpo de rey.

Para los nueve que nos habíamos sumado a la tripulación, nuestros compañeros de a bordo habían traído desde Buenos Aires varios cerdos bien cebados, los cuales vivían lujosamente en su pocilga en la zona de popa; además de esto, tres canales de cordero colgaban en el taller, dispuestas a pasar por la cocina. No es necesario decir que fuimos plenamente capaces de apreciar estos inesperados lujos. La carne de foca, sin duda, nos había prestado un excelente servicio, pero no impidió que fuese bienvenido un asado de cordero o de cerdo, especialmente si llegaba por sorpresa. A

ninguno de nosotros se nos había pasado por la cabeza comer carne fresca antes de volver de nuevo a la civilización.

Cuando el *Fram* llegó a la bahía de las Ballenas había once hombres a bordo. En lugar de Kutschin y Nödtvedt, quienes habían regresado a casa desde Buenos Aires en el otoño de 1911, se enrolaron tres nuevos hombres —Halvorsen, Olsen y Steller—; los dos primeros procedían de Bergen; Steller era alemán y había vivido durante varios años en Noruega, por lo que hablaba noruego como si fuese su lengua nativa. Los tres eran notablemente eficientes y muy cordiales; era un verdadero placer tratar con ellos. Quiero creer que también ellos se encontraban como en casa en nuestra compañía. Se habían enrolado hasta que el *Fram* recalase en el primer puerto, pero finalmente continuaron a bordo hasta Buenos Aires, y seguirán con nosotros, ciertamente, mucho más tiempo.

Cuando el equipo de tierra subió a bordo, el teniente Prestrud tomó su antiguo puesto de primer oficial; el resto siguió con sus obligaciones. En total íbamos veinte hombres a bordo, y después de que el *Fram* hubiese navegado durante un año falto de personal, ahora podía decir que contaba de nuevo con una tripulación completa. En este viaje no tuvimos mayores tareas que las rutinarias y, mientras el tiempo fuese bueno, el ritmo de vida a bordo era muy tranquilo. Como esperaba, las horas de guardia en cubierta pasaron bastante rápido; ahora teníamos muchas cosas sobre las que charlar durante horas. Al igual que nosotros, los que veníamos de tierra, estábamos deseosos de saber qué había pasado en el mundo, los que estaban en el barco estaban ansiosos por conocer cada detalle de todo lo sucedido durante nuestra larga estancia en la barrera. En ocasiones como esta, uno puede experimentar algo similar a una lluvia de preguntas. Lo que nosotros, marineros de agua dulce, teníamos que relatar, ya ha sido esbozado en los capítulos anteriores. En cuanto a las noticias que recibimos del exterior, quizá lo más interesante fuera la historia de cómo se había recibido el cambio de planes de la expedición en casa y en el extranjero.

Debimos de estar una semana, por lo menos, inmersos en una marea de preguntas y respuestas. Esa semana pasó muy rápidamente; quizá más rápido de lo que realmente íbamos, ya que comprobamos que el *Fram* no era capaz de mantener la velocidad que le pedíamos. El tiempo se estaba

comportando bastante bien, aunque no en la forma que deseábamos. Habíamos calculado que los vientos del sudeste y del este, tan frecuentes en los alrededores de *Framheim*, seguirían de igual manera fuera del mar de Ross, pero estos nos abandonaron. Tuvimos muy poco viento, y cuando este aparecía, por regla general, soplaba desde el norte, lo cual retrasaba a nuestro viejo y honrado barco. Fue imposible tomar ninguna observación durante los ocho primeros días, el cielo permaneció completamente nublado. Si alguien, ocasionalmente, preguntaba al capitán sobre nuestra posición, él siempre contestaba que lo único que podía asegurar era que nos encontrábamos en el mar de Ross. El 7 de febrero, sin embargo, según una observación bastante buena de la luna, estimamos encontrarnos en el cabo Adare, y por tanto más allá de los límites del continente antártico. En nuestro camino hacia el norte pasamos por el cabo Adare a tal distancia que tendríamos que haber empleado un buen día de navegación para llegar a él; pero el deseo de desviarnos quedó supeditado a nuestra consideración principal: rumbo norte tan rápido como sea posible.

En la cercanía de las costas normalmente sopla bastante viento, y cabo Adare no es una excepción a esta regla; es conocido como un lugar de mal tiempo. Aunque tuvimos la oportunidad de comprobarlo, realmente nos vino muy bien, ya que el viento soplaba en la misma dirección de nuestro rumbo. Dos días de viento fresco del sudeste nos llevaron relativamente deprisa tras las islas de Balleny, y el 9 de febrero podíamos congratularnos de estar bien lejos de las zonas heladas del sur. Todos nos alegramos cuando, hace un año, cruzamos el círculo antártico en nuestro camino hacia el sur; quizá nuestra alegría no fuera menor que al atravesarlo ahora en dirección opuesta.

Con los ajetreos que nos deparó la salida de nuestro cuartel de invierno, no habíamos tenido tiempo de celebrar el reencuentro entre el grupo de tierra y el de mar. Y aunque habíamos permitido que se nos pasase esta fiesta, quedamos en que tendríamos que celebrar otra, y acordamos que sería una muy buena excusa hacerla el día que llegásemos a la zona templada. La preparación previa del programa de festejos fue extremadamente simple: una copa extra de café, debidamente acompañada por ponche y cigarros, y algo de música con el gramófono. Nuestro valioso

aparato no podía ofrecer ninguna novedad interesante a los que habíamos pasado el invierno en *Framheim*, nos conocíamos todo el repertorio de memoria; pero estas conocidas melodías despertaron muchos agradables recuerdos de las tardes de los sábados alrededor de la mesa del café, en nuestro acogedor hogar junto a la bahía de las Ballenas; recuerdos que no nos avergonzábamos de rememorar. A bordo del *Fram* no habían escuchado la música del gramófono desde la Nochebuena de 1910, y los miembros del equipo del barco estaban encantados de escucharla una y otra vez.

Fuera de programa fuimos invitados a un número extra: un cantante, usando un gran megáfono, intentaba imitar las voces del gramófono —siempre según su estilo, claro está—. Escondido tras una cortina en el camarote del capitán Nilsen, a través del megáfono cantaba una cancioncilla que intentaba describir la parte más humorística de la vida en la barrera. Fue un éxito total y nos hizo reír de lo lindo, algo que nos vino muy bien. Representaciones de esta clase, por supuesto, sólo tenían sentido para quienes las habíamos vivido o que al menos nos resultaban familiares; para los demás no lo eran tanto, pero podía ser interesante por medio de estos pocos versos ver cómo nos entreteníamos.

Es importante decir que el autor compuso sus versos para el supuesto de que nos reuniésemos en Navidad, y nos propuso imaginar que eso era lo que estábamos celebrando. Para nosotros fue una tarea fácil:

Bien, aquí nos reunimos una vez más,
Los que venimos de los hielos y los que vienen de la mar.
Un año ha pasado y nos reunimos salvos y sanos.
Mirémonos a la cara y volvamos a unir nuestras manos.
¡Navidad, feliz Navidad! Los platos en la mesa se llenan,
Los vasos también y las velas se hinchan todas enteras.
A todos siempre diré: ¡esto se lo debes a tu país!;
aunque tengas alguna duda, siempre será así.
Ahora, marinero, escucharás historias que hemos vivido:
El invierno no fue largo, mucho tuve que hacer, no lo pasé dormido.
Picamos la nieve y dormimos —eso no se nos daba mal.
También comimos, estamos más gordos, el cocinero era fenomenal.

Tuvimos galletas calientes en el desayuno y alguna lata para comer.
Empanada de cordero, al estilo que Lindstrøm sabe hacer.
todos repetiremos a coro, ¡se lo debemos a nuestro país!
Si nos volvemos delicados, seguro que no ha sido porque sí.
Salimos en septiembre y la cosa no era fácil, todo era un lío.
Las brújulas estaban en huelga, parece ser que tenían frío.
El coñac de la petaca del capitán se ha congelado.
Hombre y perros estamos de acuerdo en que hace un frío exagerado:
Al volver a Framheim*, dedos y talones tenemos que descongelar.*
No es del todo saludable que nuestros pies terminen tan mal.
Pero como siempre, ¡todo es por nuestro país!
no me importa congelarme un poco, aún me siento feliz.
El sol salió y poco a poco nos calentaba cada día.
Cinco hombres marcharon al sur para con esfuerzo abrir una vía.
Conquistaron nieve y hielo y todo el mundo escuchará
que la bandera de Noruega ondea en el Polo, por eso chicos vamos a brindar,
por quien nos llevó a través de montañas, grietas y llanuras,
hasta conseguir nuestra meta y traernos a salvo cruzando hendiduras.
Por eso siempre digo lo mismo, ¡se lo debo a mi país!;
Si, él fue y conquistó el Polo, quedó abierto por fin.

Podíamos notar, de un modo u otro, que habíamos alcanzado latitudes donde la existencia era muy distinta a la que estábamos acostumbrados al sur del paralelo 66. Un cambio bien recibido era sobre todo el de la temperatura; el mercurio subía ahora por encima del punto de congelación y quienes aún llevaban a bordo más o menos ropas de piel, se cambiaron las últimas prendas polares por otras más ligeras y apropiadas. Evidentemente, quienes más tardaron en este cambio de vestuario fueron los del equipo de tierra. La gente que cree que un largo periodo en las regiones polares hace a un hombre menos susceptible al frío que el resto de los mortales, está completamente equivocada. Quizá sea todo lo contrario. Un hombre que permanezca en un lugar donde cada día la temperatura está a cincuenta grados bajo cero, o quizá más, no tendrá grandes problemas, en tanto tenga

una buena ropa de piel para abrigarse. Pon a ese mismo hombre con ropas normales durante un día de invierno en las calles de Christiania, con treinta o treinta y cinco grados bajo cero, y los dientes de ese pobre hombre castañetearán hasta que salten de su boca. El hecho es que en un viaje polar uno se defiende efectivamente contra el frío; cuando vuelve y tiene que salir protegido con un simple abrigo, una bufanda y un sombrero, es cuando siente el frío.

Una consecuencia menos bienvenida del cambio de latitud fue la oscuridad de las noches. Puede admitirse que la continua luz del día fuera algo molesto mientras estuvimos en la barrera, pero ciertamente en el barco, si se pudiese tener, preferiríamos un día eterno. Incluso ahora que pensábamos haber dejado atrás las principales masas de hielo antárticas, teníamos que tener en cuenta el desagradable encuentro con los icebergs. Ya se ha señalado que un experto vigía puede divisar desde lejos sus destellos en medio de la oscuridad, pero cuando se trata de pequeñas masas de hielo, de las cuales sólo una pequeña parte asoma por la superficie, surge el peligro, ya que a estas no se las puede distinguir en la oscuridad. Una pequeña masa de hielo es tan peligrosa como un gran iceberg; corres el mismo riesgo de una colisión y puede abrir una vía de agua en el casco. En estas zonas de transición, donde la temperatura del agua es siempre muy baja, el termómetro no siempre sirve de guía.

Las aguas por las que ahora estábamos navegando aún no son tan bien conocidas como para excluir la posibilidad de encontrarnos con tierra. El capitán Colbeck, que dirigía uno de los barcos de socorro enviado al sur durante la primera expedición de Scott, tropezó de manera inesperada con una pequeña isla al este de cabo Adare; a esta isla se le puso el nombre de Capitán Scott mucho después. Cuando el capitán Colbeck hizo su descubrimiento, seguía la ruta que normalmente llevan los barcos cuyo destino es el mar de Ross. Cabía la posibilidad de que, siguiendo este rumbo, de manera voluntaria o involuntaria, pudiéramos encontrar más grupos de islas en aquella zona.

En las actuales cartas del Pacífico sur están señalados varios archipiélagos e islas, aunque su posición aún es un tanto dudosa. Una de estas —isla Esmeralda— está registrada en el mapa, justo en el rumbo que

nosotros seguíamos para llegar a Hobart. El capitán David, quien asumió el mando del barco de Shackleton, el *Nimrod*, desde casa a Inglaterra en 1909, navegó directamente sobre el punto donde se suponía que estaba isla Esmeralda según las cartas de navegación, sin encontrar ni rastro de ella. En cualquier caso, de existir, desde luego estaría mal indicada en las cartas. Para evitar su cercanía y, mejor aún, para poder ir hacia el oeste lo máximo posible antes de entrar en el cinturón de los vientos del oeste propiamente dicho, nos apuramos tanto como pudimos durante una difícil semana, o quizá casi dos; pero un viento continuo del noroeste pareció durante mucho tiempo abandonarnos ante dos desagradables posibilidades, o dejarnos llevar hacia el este o dirigirnos hacia la zona de hielos a la deriva al norte de la tierra de Wilkes.

Aquellas semanas pusieron a prueba la paciencia de casi todos a bordo, que estábamos deseando llegar a tierra para anunciar nuestras noticias y quizá recibir otras. Cuando pasaron las tres primeras semanas de febrero, aún estábamos a mitad de camino; con condiciones un poco más favorables ya debíamos haber llegado a nuestro destino. Los optimistas siempre nos consolaban diciendo que más pronto o más tarde habría un cambio para mejor, y finalmente llegó. Un buen periodo de vientos favorables nos llevó directamente rumbo a barlovento, hacia la dudosa isla Esmeralda y el auténtico grupo de islas Macquarie al norte de la anterior. Conviene mencionar de paso que, cuando navegamos por allí, la estación de telegrafía sin hilos más al sur se encontraba localizada en una de las islas Macquarie. La instalación pertenecía a la expedición antártica del Dr. Mawson, quien llevó consigo un aparato para montar la estación en el continente antártico; pero, según tengo entendido, durante el primer año no pudo conseguir ninguna trasmisión.

Durante esta afortunada ceñida, habíamos ido tan al oeste que nuestra ruta de aproximación hacia Hobart en dirección norte sería corta. Además, debíamos estar contentos por haber tomado ventaja a los vientos predominantes, los del oeste; estos variaban muy poco de un año a otro y descubrimos que era más de lo mismo a lo que habíamos estado acostumbrados: frecuentes y fuertes brisas del noroeste, las cuales se mantenían normalmente durante doce horas, para seguidamente rolar a

oeste o sudoeste. Mientras el viento de noroeste estuviese soplando, no había nada que hacer sino mantenerse inmóviles con el velamen recogido; cuando llegaba el cambio de viento, entonces progresábamos unas cuantas horas con el rumbo correcto. De esta manera nos íbamos arrastrando paso a paso hacia el norte, nuestro destino. No cabe duda de que era muy lento, pero cada día la línea de nuestra ruta, dibujada en la carta, crecía un poco más, y a finales de febrero la distancia que nos separaba del punto más al sur de Tasmania se había reducido a una dimensión muy modesta.

Con el constante soplo de los fuertes vientos del oeste, el *Fram*, con su ligereza, parecía superarse a sí mismo, y eso ciertamente es un gran cumplido. Estos fuertes vientos causaron algunos desperfectos en los aparejos; el gancho de la vela mayor se rompió, sin embargo, este asunto no nos detuvo mucho tiempo. La pieza rota se reemplazó enseguida con otra que llevábamos de repuesto.

Nuestras esperanzas de llegar antes del fin de febrero se desvanecieron, y ya había pasado la primera semana de marzo antes de que nuestro viaje concluyera.

En la tarde del 4 de marzo avistamos tierra fugazmente por primera vez, pero como el tiempo no estaba claro y en los últimos dos días no habíamos sido capaces de determinar nuestra longitud, no estábamos seguros de qué punto de Tasmania teníamos ante nosotros. Para explicar la situación es necesario hacer una pequeña descripción de la línea de costa. El ángulo sur de Tasmania termina en tres promontorios; en el lado más oriental, y separada tan sólo por un estrecho canal, aparece una isla aparentemente inaccesible, llamada isla de Tasman. Sin embargo, es accesible ya que en su cumbre —doscientos setenta y cuatro metros sobre el nivel del mar— hay un faro. El promontorio del medio se llama Cabeza de Tasman y entre este y el más oriental se encuentra la bahía de la Tormenta, por donde se encuentra la aproximación a Hobart; y por ahí debíamos seguir nuestra ruta. La cuestión era, ¿cuál de las tres cabezas era la que habíamos divisado? La respuesta era muy difícil de contestar, por no decir imposible, ya que el perfil de la costa quedaba muy difuminado por la neblina; todo era desconocido para nosotros y ninguno había visto anteriormente este rincón del mundo. Al llegar la noche cayó una fuerte lluvia que nos impidió ver

nada en absoluto, por lo que seguimos nuestro camino a tientas. Con la luz del día llegó un viento del sudoeste que se llevó la lluvia, de modo que pudimos ver la tierra de nuevo. Decidimos que lo que veíamos era el promontorio del centro, la Cabeza de Tasman, y nos adentramos tan contentos en la bahía de la Tormenta —siempre según nuestras suposiciones —. Con el rápido aumento de la brisa y la posibilidad de alcanzar Hobart en pocas horas, todo parecía estar más claro. Con esta agradable sensación nos sentamos a desayunar en la mesa del salón de proa, cuando la puerta se abrió con lo que parecía una violencia innecesaria y el rostro del oficial de guardia apareció en el umbral: «Vamos por el lado equivocado» fue su siniestro mensaje, y desapareció. ¡Adiós a nuestros planes, adiós a nuestro desayuno! Toda la tripulación subió a cubierta, y pudimos ver con toda claridad que la triste información era correcta. Nos habíamos equivocado con la espesa lluvia. El viento se había convertido en fuerte brisa, llevándose las nubes a la cima de las islas, y ahora podíamos ver que el punto que habíamos tomado como Cabeza de Tasman era en realidad el faro. Era la isla de Tasman en lugar de la bahía de la Tormenta, nos encontrábamos en mar abierto, sobre el Pacífico, lejos a sotavento del infame cabo. No había otra cosa que hacer que desandar el camino hacia barlovento, aunque sabíamos que esto era prácticamente en vano. La brisa terminó siendo tormenta y, en vez de hacer algún progreso, todas nuestras perspectivas eran de ser arrastrados a sotavento; este era el resultado cuando queríamos avanzar con el *Fram*. A pesar de lo mal que nos sentíamos, comenzamos a hacer el trabajo que teníamos que hacer, pero el *Fram* seguía siendo arrastrado. Al principio parecía que nos manteníamos más o menos en el mismo lugar, pero la distancia a tierra iba aumentando y el viento era cada vez más fuerte; nuestro rumbo pronto resultó parecerse a una gallina escarbando. A mediodía nos dirigíamos de nuevo a tierra; inmediatamente después, apareció una violenta ráfaga que hizo trizas el foque exterior, lo que nos obligó a arriar la vela mayor, de otra manera pronto acabaría por dañar la jarcia. Con el resto del velamen cualquier futuro intento sería vano: lo único que podíamos hacer era dirigirnos a tierra, tanto como pudiésemos, a sotavento y hacerlo con la ayuda del motor y aguantar así hasta que el tiempo se moderase. ¡Cómo sopló aquella tarde! Una ráfaga tras otra bajaba

danzando colina abajo, y rompían sobre la jarcia sacudiendo todo la nave. La sensación en el barco, como sería de esperar, fue algo bochornosa, y dio pie a expresiones no precisamente gentiles. Viento, clima, destino y vida fueron maldecidos en general, pero esto sirvió de poco. La península que nos separaba de la bahía de la Tormenta allí permanecía, firme e inamovible, y la tormenta continuaba como si no tuviera prisa en permitirnos rodearla. Durante todo el día y gran parte de la noche continuó igual, sin producirse ningún cambio. El día 6 por la mañana dio señales de mejoría. El viento comenzó a soplar más suave y roló más desde el sur; esto era, por supuesto, lo que necesitábamos, pero para amarrar en la orilla, donde el agua estaba totalmente en calma, teníamos que conseguir recorrer el camino de vuelta hasta la isla de Tasman antes de que se hiciera de noche. La noche trajo calma y eso nos dio la oportunidad. El motor funcionó con ganas, y una ligera pero favorable corriente nos ayudó en nuestro camino. Al amanecer del día 7 nos encontramos frente a la bahía de la Tormenta, y por fin pudimos sentirnos dueños de nuestra propia situación.

Era un día de sol, y nuestras caras resplandecían rivalizando con él; el rastro de las disgustos de los dos últimos días se había desvanecido. Y pronto el *Fram* también comenzó a brillar. La blanca pintura de la cubierta recibió una absoluta puesta a punto con agua y jabón. El *Ripolín* parecía otra vez tan fresco como cuando se aplicó. Una vez terminada esta labor, la apariencia exterior de los hombres experimentó un notable cambio. Las chaquetas de Islandia y los «trajes de tela gruesa» de Horten dieron paso a los «trajes de tierra» de los cortes y estilos más variados, que salieron a la luz después de dos años de descanso; las navajas y las tijeras hicieron un buen trabajo, y la moda de los gorros Burberry confeccionados por nuestro marinero-sastre Rönne cubrían la mayoría de las cabezas. Incluso Lindstrøm, quien día tras día había mantenido la posición entre todos los de tierra de ser el miembro más pesado, gordo y «oscuro», mostró señales inconfundibles de haber estado en contacto con el agua.

Entre tanto, nos acercamos a la estación del práctico del puerto y una pequeña lancha a motor se colocó a nuestro lado.

—Capitán, ¿necesita un práctico?

Fue una positiva impresión escuchar por primera vez una nueva voz humana. Se estableció de nuevo la comunicación con el mundo exterior. El práctico —un activo y simpático señor mayor— miró a su alrededor con sorpresa cuando subió a cubierta.

—Nunca hubiera imaginado que todo estuviese tan limpio y brillante a bordo de una barco polar —dijo—, y tampoco puedo creer que con esa apariencia vengáis de la Antártica. Más bien parece que venís de pasar un buen rato.

Nosotros podíamos asegurarle de dónde veníamos, pero como a los demás, no era nuestra intención permitirnos ahora un bombardeo de preguntas, y aquel buen hombre lo entendió claramente. El no tuvo reparos a contestar a las nuestras, aunque no tenía muchas noticias que darnos. No había oído nada sobre el *Terra Nova*, por otro lado, pudo contarnos que el barco del Dr. Mawson, el *Aurora*, comandado por el capitán Davis, podía llegar en cualquier momento a Hobart. Ellos habían estado esperando al *Fram* desde comienzos de febrero y hacía tiempo que habían renunciado a la espera. Eso fue una sorpresa.

Nuestro invitado no tenía deseo de familiarizarse con nuestra cocina; en cualquier caso, declinó enérgicamente nuestra invitación al desayuno. Quizá tuvo miedo de tener que comer carne de perro o algún plato similar. Por otro lado, mostró gran aprecio por el tabaco noruego. Cuando nos dejó, llevaba los bolsillos repletos.

La ciudad de Hobart está situada en la ribera del río Derwent, que desemboca en la bahía de la Tormenta. Los alrededores son preciosos y es evidente que la tierra es extremadamente fértil, aunque cuando llegamos los bosques y campos estaban casi completamente agostados; una prolongada sequía había consumido su verdor. A nuestros ojos, sin embargo, era una verdadera delicia contemplar praderas y bosques, aunque no estuvieran en pleno esplendor. No dejamos de disfrutarlo por eso.

El puerto de Hobart es casi perfecto, grande y magníficamente protegido. Cuando nos acercamos a la ciudad, la habitual procesión de jefe del puerto, doctor y oficiales de aduanas subieron a bordo. El médico vio enseguida que no había trabajo para su departamento, y los oficiales de aduanas se convencieron con facilidad de que no llevábamos contrabando.

Echamos el ancla y pudimos desembarcar. Tomé mis cablegramas y acompañé al jefe del puerto a tierra.

Capítulo XV. La expedición en trineo hacia el este

por el TENIENTE K. PRESTRUD

El 20 de octubre de 1911, el equipo del Sur comenzó su largo viaje. La partida se llevó a cabo sin grandes ceremonias y con el menor gasto de tiempo en palabrerías. Un fuerte apretón de manos sirvió para este propósito, como en cualquier otra ocasión. Les acompañé hasta el punto que habíamos bautizado como punto de partida, hacia el sur de la bahía. Después de un último *buena suerte* para nuestro jefe y compañeros —con los mejores deseos que jamás haya deseado para nadie—, cinematografié la caravana y poco después desaparecieron de mi vista. Marcharon hacia el Sur a buen ritmo, el pie rápido de Helmer Hanssen lideraba la marcha como era habitual.

Allí me quedé completamente solo y no puedo negar que me invadiera una extraña mezcla de sentimientos. ¿Cuándo volvería a ver de nuevo a aquellos cinco que habían desaparecido en una llanura sin límites y en qué condiciones? ¿Qué tipo de noticias nos traerían a su vuelta? Quedaba demasiado tiempo para conjeturas y abundantes oportunidades para sopesar cada una de las posibilidades, buenas y malas; pero poco se podía ganar simplemente haciendo este tipo de especulaciones. Había cosas más inmediatas que hacer y que reclamaban atención. La primera, que me encontraba a unos cinco kilómetros de *Framheim*; otra, que la cámara cinematográfica pesaba unos cuantos kilos; y la última, que Lindstrøm me podría dejar sin cenar si llegaba tarde. Nuestro *chef* era muy estricto en lo que se refería a los horarios de comida. Con lo que tendría que regresar a casa a la máxima velocidad posible. Finalmente la rapidez de mi vuelta no fue tan buena como hubiera querido, por lo que comencé a prepararme para

las consecuencias del largo retraso. Al otro lado de la bahía podía adivinar un pequeño punto negro que parecía acercarse hacia mí. En un principio pensé en una foca, pero afortunadamente resultó ser Jörgen Stubberud con sus seis perros y un trineo. Esto levantó mi ánimo: en primer lugar, podría aliviarme de la incómoda carga, y en segundo lugar, conseguiría ir más rápido. Sin embargo el equipo de Stubberud estaba formado por cuatro obstinados cachorros, además de *Puss* y otro compañero de carácter parecido; el resultado fue que nuestro ritmo era más bien modesto y nuestra ruta de todo menos recta, de modo que llegamos finalmente a *Framheim* dos horas después de la cena. Para los que conocen un poco al maestro Lindstrøm y su disposición, con esta narración se podrán hacer a la idea del estado en el que se encontraba su mente cuando entramos por la puerta. Sí, estaba indudablemente muy enfadado, pero de todas formas nosotros estábamos hambrientos; y si hay algo que puede suavizar el corazón de un cocinero noruego, es que tengan hambre aquellos a los que tiene que dar de comer, con tal que, por supuesto, tenga suficiente para ofrecer, y la despensa de Lindstrøm era prácticamente inagotable.

Esa cena la recuerdo muy bien: en la misma mesa en la que ocho personas nos habíamos sentado durante meses, ahora sólo éramos tres, Johansen, Stubberud y yo. Teníamos más espacio, eso es verdad, pero esa comodidad nos causaba poca satisfacción. Habíamos perdido a aquellos que ahora no estarían tan cómodos, y nuestros pensamientos siempre estarían con ellos. Lo primero que discutimos en esta ocasión fue cuantos kilómetros calculamos que podrían hacer cada jornada; y no fue esta la última disputa que tuvimos sobre la cuestión. Durante las semanas y meses que siguieron, continuamos con el mismo tema, lo que nos proporcionó gran cantidad de conversaciones, sobre todo cuando se nos agotaban las de nuestras propias tareas. En lo que se refiere a estas, mis instrucciones eran:

1. Ir a la tierra del Rey Eduardo VII y realizar allí tantas exploraciones como las circunstancias y el tiempo permitiesen.
2. Realizar el mapa de la bahía de las Ballenas y sus inmediatas cercanías.

3. Mantener la estación *Framheim* en orden tanto como fuese posible, por si tuviésemos que pasar otro invierno en ella.

En cuanto a las fechas, mis órdenes eran volver a *Framheim* antes de la vuelta del *Fram*. Esto era, y no hace falta recordarlo, algo incierto. No nos cabía duda de la capacidad del *Fram* para cumplir con las fechas y el teniente Nilsen había anunciado su intención de volver para Navidades o Año Nuevo; de todas formas, un año es mucho tiempo y había muchos kilómetros de viaje alrededor del mundo. Suponiendo que el *Fram* no sufriera ningún percance, y que abandonaría Buenos Aires en la fecha fijada —1 de octubre de 1911—, con toda probabilidad podría llegar a la bahía de las Ballenas a mediados de enero de 1912. Con estos cálculos de referencia, decidimos, en la medida de lo posible, concluir el viaje a la tierra del Rey Eduardo antes de Navidad, mientras que los trabajos de investigación de los alrededores de la bahía se podrían posponer para la primera mitad de enero de 1912. De todas formas, viendo cómo avanzaban los trabajos mientras la bahía permaneciese helada, dedicaríamos unos días —inmediatamente después de la partida del equipo del Sur— a comenzar los preparativos para tomar medidas del terreno. Pero esto no pudo llevarse a cabo. No habíamos tenido en cuenta el tiempo, y en consecuencia nos resguardamos en casa. Cuando uno reflexiona sobre ello posteriormente, parece razonable que la victoria final del buen tiempo sobre el invierno antártico venga acompañada de importantes alteraciones en las condiciones atmosféricas. La expulsión de un demonio tiene que ser propiciada por la ayuda de otro; y el tiempo aparentaba vengarse de algo. Durante las dos semanas que siguieron al 20 de octubre sólo tuvimos tres o cuatro días que nos dieron la oportunidad de trabajar con el teodolito y la mesa topográfica. Tomamos una línea como referencia con una longitud de mil metros y desde allí medimos gran parte del lado este de la bahía, al igual que los puntos más característicos que rodeaban nuestro campamento; pero uno tenía que estar aprovechando las pocas oportunidades con cierto sigilo y en cada una de las excursiones, normalmente, los instrumentos terminaban cubiertos de nieve.

De esta manera el tiempo nos impedía hacer nuestro ansiado trabajo y lo único que conseguíamos era tener que invertir muchísimo más esfuerzo en

nuestra tarea de lo que realmente necesitaríamos en otras condiciones. Continuamente teníamos que estar retirando la nieve para tener paso abierto hasta las cuatro tiendas que habíamos dejado montadas para nuestros perros, al igual que a nuestros propios sótanos, sobre los cuales la nieve no paraba de crecer cada vez a mayor altura. La pared que habíamos construido originalmente al lado este de la puerta de entrada, ahora estaba totalmente cubierta de nieve. Lo que nos proporcionaba protección; el acceso estaba totalmente cubierto y la puerta que conducía al sótano, en unas cuantas hora de viento y nieve soplando desde el mismo lugar, quedaba totalmente tapada. Lindstrøm movía la cabeza cuando algunas veces le preguntábamos cómo se las iba a arreglar si el tiempo continuaba de esta manera. «Mientras sólo tengamos nieve en el camino, yo me las arreglaré para salir fuera», afirmó. Hasta que llegó un día en el que nos dijo que ya no podía conseguir carbón; después de ver el problema, nos dimos cuenta de que no tenía fácil solución. El techo del almacén donde guardábamos el carbón había cedido por el peso de la nieve y toda la estructura se había derruido. Lo único que podíamos hacer era ponernos a trabajar de inmediato. Después de un arduo trabajo, conseguimos llegar hasta el precioso combustible a través de un largo túnel excavado desde la casa hasta el almacén. Con aquellos «negros diamantes» estábamos a salvo por el momento. Este trabajo nos dejó tan negros como los propios «diamantes». Cuando entramos en la cocina, resultó que Lindstrøm acababa de lavarse y todos nos sorprendimos al encontrarnos cara a cara. El cocinero al vernos tan negros, y nosotros al verle a él tan limpio.

La tarea de espalar toda la nieve a causa del mal tiempo, junto con las necesarias preparaciones para el viaje con los trineos, nos mantenían totalmente ocupados, aunque me aventuraría a decir que ninguno de nosotros salió fuera de nuevo. Íbamos retrasados en nuestro verdadero trabajo y los retrasos, que son desagradables en cualquier circunstancia, aquí aún lo son más, aquí el tiempo es precioso. Como sólo teníamos dos trineos para transportar provisiones para tres hombres y dieciséis perros, además de todo el equipo, y como no teníamos almacenes montados para abastecernos, la duración de estos viajes no podría sobrepasar mucho más allá de seis semanas. Para estar de vuelta de nuevo por Navidad, teníamos

que partir antes de mediados de noviembre. Tampoco pasaría nada si comenzásemos antes de esta fecha, así que tan pronto como noviembre llegó, aprovechamos la primera oportunidad para desaparecer.

Con el fin de llevar el rumbo correcto, preferimos que nuestra marcha comenzase en un día claro. El caso es que nos veíamos obligados a dar un rodeo pasando por el almacén situado a 80° S. Como la tierra del Rey Eduardo queda al este, o más bien al nordeste de *Framheim*, significaba que teníamos que hacer un considerable desvío; y era necesario hacerlo, ya que en septiembre habíamos dejado todas las provisiones empaquetadas en este lugar, una gran cantidad de equipos personales y también algunos instrumentos necesarios.

Durante la marcha hacia el depósito, a unos cincuenta kilómetros al sur de *Framheim*, nos encontramos una superficie con feas grietas, como las que habíamos encontrado la primera vez cuando montamos el tercer depósito en otoño de 1911, en el mes de abril. En aquella ocasión todos marchábamos juntos, inconscientes de la situación, y nos encontramos en una situación tan difícil que, aunque pudimos escapar ilesos, perdimos dos de nuestros perros. Esta superficie tan accidentada se encontraba en una depresión, más o menos dos kilómetros, al oeste de la ruta marcada originalmente; sin embargo, parecía ejercer una atracción irresistible. En nuestro primer intento de ir hacia el Sur, en septiembre de 1911, llegamos justo al centro de esta zona, incluso con un tiempo perfectamente claro. Después tuve noticia de que, a pesar de todos sus esfuerzos por evitarlo, el equipo del Sur pasó por esta región en su último viaje, y que uno de sus hombres estuvo a punto de caer dentro de una de las grietas junto con el trineo y los perros. Yo no tenía deseos de exponerme a semejantes accidentes; en cualquier caso, no mientras estuviéramos en una superficie conocida. Habría sido un mal comienzo en mi primera experiencia de trabajo independiente como explorador polar. Un día o dos de buen tiempo serían suficientes para seguir la ruta marcada y de esta forma avanzar por una zona segura para nuestros pies hasta que atravesásemos de una vez los lugares con peligro.

En los primeros días de noviembre las condiciones atmosféricas comenzaron a mejorar, aunque no mucho; en cualquier caso, las ventiscas

no eran tan continuas. Lindstrøm nos sugirió que antes de marchar le procuráramos una cantidad suficiente de focas para ahorrarle el mayor trabajo posible. El suministro que habíamos tenido durante el invierno casi se había terminado; sólo quedaba grasa. Accedimos a sus deseos, ya que es una dura tarea para una persona sola transportar estas pesadas bestias, especialmente cuando se tiene un equipo de cachorros sin domesticar. Después supimos que Lindstrøm tuvo alguna divertida experiencia con ellos durante el tiempo que permaneció solo.

Dejando el transporte a un lado, la caza de focas es un deporte muy aburrido. Los viejos habitantes árticos, los esquimales, se asombrarían ciertamente al ver la tranquilidad y la calma con que las focas antárticas se dejan disparar y descuartizar. Para ellos la Antártica sería como un cuento de hadas hecho realidad, una tierra que mana leche y miel, donde las focas se encuentran en cantidad y la dificultad para cazarlas se reduce a nada. El hecho es que estos animales tienen la convicción de que mientras estén en tierra o sobre el hielo, el peligro no les puede alcanzar. Allí nunca han sido atacadas y para ellas no existe esta posibilidad. Sus enemigos naturales están en el agua y con ellos no se juega; se pueden apreciar con claridad sobre los cuerpos de las focas grandes heridas abiertas. Para evitar los ataques de estos enemigos, lo único que tienen que hacer es permanecer en el hielo, donde durante generaciones se han acostumbrado a tomar el sol sin nada que les moleste, sin ningún otro tipo de vecinos que los pacíficos pingüinos y las gaviotas.

La súbita aparición de un hombre en escena, en principio tiene poco efecto sobre las focas antárticas. Uno puede andar entre ellas mientras te miran con ojos que reflejan un perfecto desinterés por lo peligrosa que puede suponer esta situación. Sólo cuando las tocas con el bastón de esquiar u otra cosa es cuando comienzan a sentir el peligro. Si este peligro persiste, llega un momento en que el miedo se generaliza y aparecen signos de terror. Comienzan a gruñir y a rugir, mientras hacen intentos por alejarse del importuno visitante; pero raramente se alejan más de unos cuantos metros, ya que su movimiento es lento y pesado, sólo en el agua son ágiles y rápidas. Después de arrastrarse con grandes esfuerzos una pequeña distancia, vuelven a presentar una actitud indiferente, como si estas

interrupciones no les importaran lo más mínimo. Es como si simplemente hubieran tenido un mal sueño, una pesadilla, y que lo mejor sería seguir durmiendo lo antes posible. Si disparas a una de ellas, lo único que ocurre es que las que están tumbadas en las cercanías levantan sus cabezas. Desde luego, podíamos matar y descuartizar a una de ellas junto a sus compañeras sin que estas mostrasen el menor signo de alarma.

A comienzos de noviembre las focas comenzaron a tener crías. Según pudimos apreciar, las madres se mantenían fuera del agua durante varios días sin probar alimento hasta que las jóvenes habían crecido lo suficiente como para meterse en el agua; por otro lado, no daba la impresión de que las progenitoras cuidasen mucho de sus cachorros. Algunas, es verdad, hacían algún intento por proteger a su prole si se les molestaba, la mayoría simplemente los dejaban abandonados.

En lo que a nosotros respecta, dejamos a las hembras y a sus pequeños que viviesen lo más tranquilamente posible y simplemente matamos dos o tres crías para conseguir pieles para nuestra colección. Otra cosa diferente eran los perros. Para ellos, la caza de focas era el deporte favorito, el cual practicaban siempre que tenían oportunidad. Contra las focas ya crecidas no podían hacer nada; sus cuerpos no ofrecían ningún punto vulnerable y la gruesa capa de grasa de su piel era espesa, incluso para los dientes de los perros. Algunos de los más díscolos, lo único que conseguían era molestar y atormentar al objeto de su ataque. Una cuestión diferente fue cuando comenzaron a nacer las crías. Entre sus juegos, su innata afición por matar se podía satisfacer con la caza, pero estas malas bestias mataban sólo por matar; realmente no estaban hambrientos, ya que tenían tanta comida como querían. Por supuesto, decidimos poner freno a este estado de cosas y así, mientras estábamos dentro de la cabaña, todo el grupo permanecía atado; pero para cuando Lindstrøm quedase solo, no podría apañárselas para mantener a todos controlados. No habría muchos perros a su cargo, pero tenía miedo de que estos pocos hiciesen grandes estragos entre las focas jóvenes que permaneciesen en la bahía. Las pobres madres poco podrían hacer contra todos estos perros, por muy valientes que fueran. Sus enemigos eran demasiado activos. Para ellos era cuestión de un momento robar una cría del lado de su madre y huir tranquilamente, como si no pasase nada.

Desafortunadamente, no había leopardos marinos en los alrededores de *Framheim*. Estos, con movimientos más rápidos que las focas de Weddell, y además armados con formidables colmillos, hubieran conseguido que nuestros cazadores de cuatro patas fuesen más comedidos en su comportamiento.

Después de haber llevado a casa suficientes focas como para mantener a diez o doce perros durante un buen tiempo, y haber troceado la cantidad necesaria para nuestro viaje hasta 80° S, tuvimos la primera oportunidad de ponernos en marcha. Antes de comenzar reuní a mis compañeros para darles la información acerca del viaje, deseaba decirles unas palabras a Johansen y Stubberud. No tengo que explicar que aún era novato en estas lides, pero con un hombre como Johansen me sentía totalmente seguro, ya que poseía muchos años de experiencia en todo lo que se trata de expediciones con trineos; en cuanto a Stubberud, no podría haber deseado tener un mejor compañero de viaje, era un compañero de primera, firme y cabal en palabras y hechos. Como resultado, no encontramos muchos problemas, pero uno nunca escapa indemne en un viaje con trineos por estas regiones. Les di las gracias por la forma en que los dos habían conseguido suavizar todos los problemas para preparar nuestro camino.

Johansen y Stubberud guiaban su grupo de perros; yo iba abriendo camino. Cada trineo estaba formado por siete perros. Llevábamos tantos porque no estábamos seguros de que estuvieran totalmente en forma. Como era natural, el equipo del Sur había escogido los mejores animales. Entre los que estaban a nuestra disposición había varios que anteriormente habían mostrado signos de cansancio. Aunque, la verdad, esto había sucedido con un tiempo muy severo. Finalmente resultó que los perros excedieron nuestras expectativas por las fáciles condiciones de trabajo que se sucedieron durante el verano. En la primera parte del camino —hasta el almacén a 80° S—, el peso que llevaban era bastante modesto. Junto con la tienda, los sacos de dormir, equipo personal, e instrumentos, sólo llevábamos provisiones para ocho días —carne de foca para los perros y alimentos enlatados para nosotros—. Nuestras verdaderas provisiones las recogeríamos en el depósito, donde había suficiente cantidad de todo.

El 8 de noviembre dejamos *Framheim*, donde en un futuro Lindstrøm residiría como monarca absoluto de todo lo que tenía alrededor. El tiempo era tan bueno como se podría desear. Salí afuera con la cámara cinematográfica, para poder inmortalizar el momento del inicio de la marcha. Para la secuencia completa, Lindstrøm, quien tenía que rodar la marcha, debía filmar al que abría la misma, que ahora, todo sea dicho, estaba bastante retrasado con respecto a aquellos de los que se suponía tenía que ser el líder. Con cierto énfasis, indiqué a Lindstrøm que diese simplemente cinco o seis vueltas a la manivela e inmediatamente se pusiera a la altura de los trineos. Ya estábamos cerca del almacén, aún en las cercanías de *Framheim*, y me detuve agitado por un súbito mal pensamiento. Sí, era correcto: miré hacia atrás y descubrí a aquel incorregible dándole duro a la manivela, como si nos fueran a pagar una libra por cada metro de película filmada, rodando la espalda del que iba abriendo camino. Yo le hice gestos teatralmente con mis palos de esquí para que parase tanta afición por las grabaciones, entonces me uní a Stubberud, que se encontraba sólo unos cuantos metros más adelante. Johansen había desaparecido como un meteoro. Lo último que vi de él fueron las suelas de sus botas: de manera inesperada, dio una elegante voltereta según pasaba con su trineo un tanto desnivelado por la carga. Los perros, evidentemente, marchaban a toda velocidad, y Johansen detrás corriendo como el viento. Finalmente, nos reunimos todos sanos y salvos en el ascenso a la barrera. Aquí se formó un orden lógico de marcha y nos dirigimos hacia el sur.

La barrera nos recibió con un fresco viento del sur, que ahora y entonces, intentaba congelar la punta de la nariz de cada uno de nosotros; aunque no tuvo éxito en ello, lo único que consiguió fue retrasarnos un poco. A este nivel de la llanura, de todas formas, el viento no era suficientemente fuerte como para retrasar significativamente nuestro progreso. Aunque el sol brillaba demasiado alegre durante el día, tanto como para no permitir que un simple viento nos amargase nuestro ritmo de vida. La superficie era tan firme que era difícil ver el menor signo de nieve arrastrada por el viento. Todo estaba claro y las marcas de las banderas se podían seguir de manera continua. De esta forma nos aseguramos, en el primer día de marcha, que nuestro camino fuera totalmente correcto.

A las cinco en punto acampamos y, una vez que dimos de comer a los perros y nos metimos en la tienda, vimos que todo era más fácil y cómodo en este tiempo que en los viajes que habíamos hecho durante el otoño y la primavera. Nos podíamos mover con ropas más ligeras y confortables si lo deseábamos, no había nada que nos impidiese hacer nuestro trabajo con las manos al aire y sin sufrir ningún problema en las puntas de los dedos. Como yo no tenía ningún equipo de perros que cuidar, me encargué de atender nuestras propias necesidades; quiero decir, que ejercía como cocinero. Esta ocupación se consideraba ahora mucho más fácil que cuando la temperatura está por debajo de -50° C. En esa época del año, se tardaba una hora y media en fundir la nieve en agua sobre la estufa; ahora se podía hacer en diez minutos, y el cocinero no corría el riesgo de congelarse los dedos en el proceso.

Desde que desembarcamos en la barrera en enero de 1911, habíamos estado esperando escuchar los cañonazos del movimiento de las masas de hielo. Habíamos vivido todo un invierno en *Framheim* sin haber escuchado el más mínimo ruido. Esta era una de las principales indicaciones de que el hielo que rodeaba nuestro cuartel de invierno no tenía movimiento.

Creo que nadie se había percatado de esos ruidos durante los viajes con los trineos, pero en el lugar donde acampamos en la noche del 8 de noviembre los oímos. Los oíamos cada dos minutos; no eran exactamente fuertes, pero sí continuos. Sonaban como si hubiese una batería de pequeños cañones disparando justo debajo de nosotros. A unos cuantos cientos de metros hacia el oeste de nuestro campamento había una cierta cantidad de pequeños montículos, los cuales podían indicar la presencia de grietas, aunque la superficie parecía suficientemente segura. Los pequeños disparos se mantuvieron de manera animada durante la noche, combinados con el alboroto de los perros, lo que acortó nuestro sueño. Aunque la primera noche de un viaje en trineo casi siempre es mala. Stubberud declaró que no pudo pegar ojo por culpa de ese «indecente escándalo». Cada vez que oía ladrar a los perros lo único que deseaba era que se abriesen los hielos y se los tragase. De todas formas, la superficie se mantenía segura y resultó ser el mejor día que uno podía desear. No se necesita un gran esfuerzo mental para salir del saco con este tiempo. Los calcetines que se

tendían por la tarde se podían volver a poner ya totalmente secos; el sol era el culpable. Nuestras botas de esquí siempre estaban suaves; sobre ellas no quedaban rastros de escarcha. Era bastante curioso ver el comportamiento de los perros cuando, por la mañana, aparecía la primera cabeza por la puerta de la tienda. Saludaban a su amo y señor con indudables signos de alegría, aunque, por supuesto, sabían que su aparición significaba que seguidamente llegarían muchas horas de duro trabajo, quizá con una buena dosis de látigo; pero desde el momento que se comenzaba a preparar los trineos, parecía como si no tuvieran otro deseo en el mundo que tener los arneses colocados lo antes posible para comenzar la marcha. En días como aquél, sus problemas serían pocos; con poco peso y una buena marcha, no teníamos dificultad en cubrir treinta kilómetros en ocho horas. El equipo de Johansen estaba siempre pisándome los talones, y los animales de Stubberud le seguían detrás fielmente. De vez en cuando podíamos ver marcas de trineo de manera muy clara, al igual que nosotros las dejamos durante toda la jornada. La temperatura con la que ahora teníamos que trabajar nos permitía vestir ropas más bien ligeras, mucho más ligeras de lo que la gente puede imaginar; también hay un cierto tipo de verano incluso en la Antártica, aunque cuando hacíamos la lectura diaria de nuestros termómetros, podría, quizá, recordar a lo que nuestros amigos en casa consideran invierno.

Cuando tienes que realizar un viaje en trineo por estas latitudes, en otoño o primavera, deben tenerse las máximas precauciones en todo lo referido a la protección contra el frío. Ropas de piel es lo único que se puede utilizar; pero en esta época del año, cuando el sol está por encima del horizonte durante las veinticuatro horas del día, uno puede estar mucho tiempo simplemente con la vestimenta que un leñador suele llevar en el bosque. Mientras caminábamos nuestras ropas, por lo general, eran las siguientes: dos prendas de lana como ropa interior, más fina la que estaba en contacto con la piel. Por fuera la camisa, además de un chaleco o un ligero jersey de lana. Encima de todo, nuestras excelentes ropas Burberry —chaqueta y pantalón—; cuando el tiempo estaba tranquilo y lucía el sol la chaqueta daba demasiado calor, con lo que podíamos ir todo el día en mangas de camisa. Para casos de emergencia, todos llevábamos nuestras

mejores ropas de piel: aunque si mal no recuerdo, nunca las tuvimos que usar, aunque sí las empleamos como almohadas y colchones.

El tema de los sacos de dormir, sin duda, fue estudiado a fondo por todas las expediciones polares. Yo no sé cuántas veces discutimos sobre esta cuestión, ni puedo recordar el número de tipos diferentes con más o menos éxito que se confeccionaron como fruto de estos intercambios de ideas. En cualquier caso, una cosa es cierta, que los partidarios de que fuesen para un solo hombre eran mayoría, y sin duda los más acertados. En cuanto a los sacos para dos hombres, no se puede negar que sean capaces de mantener la temperatura de sus ocupantes durante más tiempo, pero siempre es difícil encontrar espacio suficiente dentro de un saco para dos hombres corpulentos y, si mientras se duerme, uno de ellos comienza a roncar en la oreja del otro, la situación se convierte en insoportable. Con las temperaturas que teníamos durante nuestros viajes de verano no había dificultad para mantener la temperatura con sacos para un hombre solo, con lo que esos eran lo que usábamos todos.

En nuestro primer viaje hacia el sur, en septiembre, Johansen y yo utilizamos uno doble; a pesar del intenso frío que hizo esa vez, gracias a él pasamos las noches sin congelarnos. Pero si el tiempo es tan frío que uno no puede mantenerse caliente dentro de un saco amplio, es que ese tipo de saco es totalmente inútil para un viaje con trineos.

10 de noviembre.- Inmediatamente después de comenzar por la mañana, tratamos de avanzar sin que ninguno de nosotros fuese abriendo camino. Mientras seguíamos la línea de las banderas, esto funcionaba bien; los perros corrían de una bandera a otra, y yo me dejaba arrastrar cómodamente por el trineo de Stubberud. A eso del mediodía nos encontramos en la depresión ya mencionada, donde, durante el viaje del tercer almacén en el otoño, atravesamos una verdadera red de grietas. Ahora éramos conscientes del peligro, con lo que nos mantuvimos por su lado izquierdo; aunque al final el equipo que lideraba la marcha fue al lugar erróneo y acortamos por la parte este, una zona muy peligrosa. Afortunadamente lo pasamos a todo galope. Es bastante posible que en mi interior deseara que todos fuéramos unos cuantos kilos más ligeros, mientras nuestra pequeña caravana cruzaba estos delgados puentes de nieve, a través de los cuales se podía ver el color

azul de los horribles abismos por los que pasábamos. Después de un pequeño lapso de tiempo, nos pudimos congratular de haber conseguido atravesar la zona ilesos.

Me hubiese sido imposible cruzar esos kilómetros sin llevar los esquís; sin ellos estoy completamente seguro de que habría caído dentro de una de las grietas. No tengo reparos en certificar que con los esquís uno se encuentra completamente seguro frente a estas peligrosas fisuras; si por desgracia fuesen más anchas, podría ocurrir cualquier cosa. Pero habría que tener muchísima mala suerte para que un hombre cayera con los esquís.

11 de noviembre.- Con tiempo así, avanzar es como irse a bailar: tienda, sacos de dormir y ropas se mantiene completamente secas. El termómetro ronda los -20° C. Cualquier persona traída repentinamente a este entorno, posiblemente se negaría con tanto grado bajo cero, pero debemos recordar que nosotros hacía mucho tiempo que habíamos olvidado las ideas del mundo civilizado y la temperatura que ellos tienen que soportar. Nosotros estábamos entusiasmados con este tiempo primaveral, especialmente cuando recordábamos que hacía dos meses el termómetro marcaba -60° C, y varios centímetros de escarcha colgaban en el interior de la tienda, dispuesta a caernos encima al hacer el más ligero de los movimientos. Ahora no hay escarcha por ningún lado; el sol es el encargado de mantenerla a raya. El sol que ahora teníamos no era una simple imitación del que muestra su roja cara por encima del horizonte norte en agosto, ahora era nuestro amigo de latitudes más bajas, con su riqueza de luz y calor.

Después de dos horas de marcha, a las diez en punto de la mañana, nos encontramos con dos cabañas hechas de nieve que habíamos construido en nuestro último viaje. Fuimos directamente hacia ellas, pensando que tendríamos la posibilidad de encontrar alguna huella del equipo que se dirigía hacia el Sur. Y así fue, aunque en forma diferente de como lo esperábamos. Estábamos, quizá, a dos kilómetros de distancia, cuando los tres nos detuvimos de forma brusca mientras mirábamos las cabañas. «Hay hombres», dijo Stubberud. De una u otra forma, algo negro se movía; pensamos si serían japoneses o ingleses, eran como fogonazos dentro de nuestras cabezas, hasta que finalmente tomamos nuestros prismáticos. No eran hombres sino un perro. La presencia de un perro vivo aquí, a ciento

veinte kilómetros al sur de la barrera, era un detalle sorprendente. Evidentemente, tendría que ser uno de los perros del equipo del Sur, pero era un misterio cómo un fugitivo había podido mantenerse vivo tanto tiempo. Según nos acercamos, pronto descubrimos que se trataba de *Peary*, uno de los perros de Hassel. En principio parecía un tanto tímido, pero cuando escuchó que lo llamábamos por su nombre, rápidamente comprendió que éramos amigos de visita, y ya no vaciló en acercarse a nosotros. Estaba gordo y hermoso, contento de vernos de nuevo. Este ermitaño había vivido con el triste pensamiento de la pobre *Sara*, a la que no tuvimos más remedio que sacrificar en aquel lugar el mes de septiembre. El cuerpo flaco y congelado de *Sara* no parecía muy apropiado para que nadie engordase con él, y aun así, nuestro reencontrado amigo *Peary* parecía haber estado de comilona durante semanas. Posiblemente había empezado a devorar a *Neptuno*, otro de sus compañeros, sacrificado por el equipo del Sur en su camino hacia el almacén a 80° S. De todas formas, la cura de reposo de *Peary* llegó a su fin abruptamente. Stubberud lo puso a trabajar en su equipo.

Habíamos pensado alcanzar el depósito antes de que terminase el día y así habría sido si hubiera continuado la buena marcha; pero durante la tarde, la superficie se convirtió en nieve muy suelta, de manera que los perros se hundían hasta que la nieve les llegaba al pecho, y cuando —a eso de las seis de la tarde— el medidor de distancia indicaba treinta y cuatro kilómetros, los animales estaban tan cansados que no podían continuar.

A las once en punto de la mañana siguiente, domingo 12 de noviembre, llegamos al almacén. El capitán Amundsen había prometido dejar un breve informe cuando el grupo del Sur partiese de ese lugar. Lo primero que hice nada más llegar, por supuesto, fue buscar el documento en el lugar acordado. No había muchas palabras en el pequeño trozo de papel, pero nos daba una información de bienvenida: «Todo bien hasta ahora».

Esperábamos que los perros del equipo del Sur hubiesen terminado con la mayor parte de la carne de foca, si no con toda, que habíamos dejado allí en el mes de abril; pero afortunadamente no fue así. Quedaba gran cantidad, con lo que podíamos dar a nuestros perros abundante comida sin mayor reparo. Y esto era importante teniendo en cuenta todo lo que habían pasado.

Los cuatro días trotando desde *Framheim* habían sido suficientes para que se les abriera un apetito fuera de lo normal. En el equipo de Johansen había un cachorro que se veía expuesto por primera vez a las fatigas de un viaje con trineos. Era un pequeño valiente al que bautizamos con el nombre de *Lillegut*. El cambio repentino de la cantidad normal de comida a esta abundancia fue demasiado para su pequeño estómago, y el pobre estuvo quejándose toda la tarde tirado sobre la nieve.

Ese día lo pasamos cuidándonos también, y comimos una buena cantidad de carne de foca; después tomamos gran cantidad de provisiones del gran almacén, las necesarias para un viaje con trineos de cinco semanas: tres cajas de pemmican para perros, otra para los hombres con noventa raciones, nueve kilogramos de leche en polvo, veinticinco kilogramos de galletas de harina de avena y tres latas de leche de malta, además de instrumentos, cuerdas y ropas. Habíamos traído con nosotros la cantidad necesaria de chocolate desde *Framheim*, y nada de esto nos sobraba. Nuestras reservas de parafina eran de veinticinco litros, divididos en dos depósitos, uno en cada trineo. El equipo de cocina que llevábamos era del mismo tipo que el del equipo del Sur.

En cuanto a los instrumentos, teníamos un teodolito, un hipsómetro, dos anemómetros, uno de ellos no más grande que un reloj, y una cámara fotográfica Kodak de nueve pulgadas adaptada tanto para usar placas como película. Llevábamos tres carretes de película y una docena de placas.

Nuestro equipo médico era de lo más simple. Consistía en una caja de pastillas laxantes, tres pequeños rollos de vendas y un par de pequeñas tijeras, las cuales utilizábamos para cortarnos la barba. Tanto las pastillas como las vendas regresaron intactas, lo que de alguna forma indica que nuestro estado de salud durante todo el viaje fue excelente.

Mientras los guías de los trineos empaquetaban y ataban las cargas, que ahora sumaban un total de doscientos setenta kilogramos, escribí un informe al jefe y medí la altura del sol para determinar la dirección que debería seguir nuestra ruta. Según nuestras instrucciones, desde aquí deberíamos tomar dirección nordeste, pero nuestros perros parecían ser capaces de hacer más y mejor trabajo del que esperábamos y creíamos en la

posibilidad de encontrar tierra hacia el este del punto donde nos encontrábamos, así que decidimos desviar nuestro rumbo en esa dirección.

La niebla, nuestra vieja enemiga, había hecho su aparición durante la noche y colgaba ahora, gris y desagradable, bajo el cielo, mientras desmontábamos nuestro campamento en la mañana del 13 de noviembre. Sin embargo, no teníamos mayor problema, ya que podíamos seguir nuestras banderas colocadas al este del almacén.

Mi trabajo abriendo la marcha resultó ser más liviano que antes. Al aumentar considerablemente el peso de los trineos, los perros tenían que hacer todo lo que podían para seguirme, aunque fuese a un paso relativamente normal. A las 11 de la mañana pasamos por la bandera más occidental, a ocho kilómetros del depósito, lo que significaba que nos encontrábamos en un lugar que nadie había visitado aún. Desde el sur apareció una oportuna y suave brisa que barrió la niebla; el sol esparció de nuevo su luz sobre la barrera, que se extendía ante nosotros, brillando como nos tenía acostumbrados. Sin embargo, había una diferencia: con cada kilómetro que recorríamos se abría la posibilidad de encontrar algo nuevo. La marcha era excelente, aunque la nieve de la superficie se encontraba más suelta de lo que hubiésemos deseado. Los esquís se deslizaban con suavidad, por supuesto, mientras que las patas de los perros y los patines de los trineos se hundían. Confiaba en poder marchar por aquí siempre con los esquís puestos, pues lo contrario hubiera sido un terrible castigo; en cambio, ahora era un auténtico disfrute.

Entre tanto, los nuevos horizontes que esperábamos contemplar tardaban en llegar. Marchamos durante cuatro días hacia el este sin apreciar ningún cambio en el terreno; seguíamos con las mismas ondulaciones que tan bien conocíamos de nuestros anteriores viajes. Las lecturas del hipsómetro eran las mismas día tras día; el ascenso que esperábamos se resistía a aparecer.

Stubberud, quien desde el primer o segundo día tras dejar el almacén había estado poniéndose de puntillas constantemente para intentar ver la cumbre de alguna montaña, finalmente llegó a la sincera convicción de que esta tierra del Rey Eduardo a la que habíamos llegado sólo era una «tierra fantasma» que no tenía nada que ver con la realidad. Los demás aún no

estábamos preparados para compartir este punto de vista; por mi parte, en cualquier caso, era reacio a rendirme a la teoría que afirmaba que la tierra del Rey Eduardo continuaba hacia el sur a lo largo del meridiano 158; esta teoría había adquirido bastante fuerza durante el invierno, y se sostenía, principalmente, por el hecho de que cuando se montó el segundo almacén, entre el paralelo 81 y 82, vimos algunas grandes crestas levantadas por las presiones, la cuales sugerían la presencia de tierra en dirección sudeste.

El 16 de noviembre nos encontramos en el meridiano 158, pero allá donde mirásemos sólo encontramos una ininterrumpida y lisa superficie de nieve y nada más. ¿Deberíamos continuar? Nos tentaba la posibilidad de que antes o después algo encontraríamos; pero en nuestras instrucciones había una marca que decía: marchar hasta el punto donde hay tierra marcada en el mapa. Este lugar se encontraba a unos doscientos kilómetros al norte de donde nos encontrábamos. Con lo que en vez de continuar de manera incierta hacia el este, decidimos cambiar nuestro rumbo y dirigirnos hacia el norte. Determinamos el punto donde tomamos esta decisión y lo marcamos con un monolito de hielo de dos metros de altura, y en su parte más alta dejamos una lata con un breve informe.

Había pocas posibilidades de encontrarnos con sorpresas en esta parte del camino que ahora teníamos ante nosotros, nada que cambiase nuestro destino. Los días de marcha, que variaban entre veintisiete y treinta y dos kilómetros, avanzamos siempre sobre una superficie totalmente llana. Al principio fue ideal, pero según nos íbamos dirigiendo hacia el norte, es decir, más hacia el mar, nuestro progreso se vio impedido por grandes y numerosas olas de nieve, las cuales se habrían formado probablemente durante largos períodos de mal tiempo, antes de que nosotros dejáramos *Framheim*. De aquí no salimos indemnes. Stubberud rompió la parte delantera del esquí sobrante que había atado bajo su trineo y el de Johansen también sufrió por los continuos golpes sobre aquellos montones de duro hielo. Afortunadamente, era un hombre previsor y llevaba un listón de madera de nogal, el cual fue muy útil para reparar el que se había partido.

Ahora estábamos siguiendo la dirección del meridiano, en otras palabras, como nuestro rumbo se dirigía totalmente al norte, nuestras observaciones diarias de latitud verificaban lo que nos decían los medidores

de distancia de los trineos. Por regla general, coincidían al minuto. Mientras yo tomaba la altura de la luna, mis compañeros podían permanecer junto a sus trineos, comer o montar la tienda para resguardarse. Normalmente optaban por la última alternativa, para compensar el tiempo de más que andábamos por la tarde. Las observaciones astronómicas, la presión barométrica, temperatura, fuerza y dirección del viento, así como la nubosidad, se anotaba tres veces al día; nuestra altitud se medía cada tarde.

Si tuviera que hacer la descripción de una larga serie de días como aquellos que estuvimos viajando a través de la barrera, me temo que la narración guardaría una semejanza notable con la célebre canción de ciento veinte versos, todos con la misma rima. Cada día se parecía más al siguiente. Se podría pensar que la monotonía hacía que el tiempo se alargase, pero la realidad era bien distinta. Jamás he visto volar el tiempo tan deprisa como durante este viaje con trineos, y raramente he visto a hombres tan felices y contentos con sus quehaceres, como lo éramos nosotros tres, cuando después de concluir un día de marcha nos acomodábamos para tomar nuestra sencilla comida seguida de una pipa de tabaco. El menú era idéntico cada día, quizá algo desagradable a los ojos de algunos; se supone que lo bueno es tener una cierta variedad. ¿Variedad? La cuestión es el apetito. Cuando un hombre tiene realmente hambre, lo que va a comer queda realmente en un segundo plano; lo más importante es tener algo con lo que satisfacer su hambre.

Después de marchar al norte durante siete días, según los contadores de distancia deberíamos estar muy cerca del mar. Esto era correcto. El 23 de noviembre escribí en mi diario:

«Hoy vimos algo distinto al cielo y la nieve. Una hora después de levantar el campamento esta mañana, dos petreles blancos llegaron volando hasta nosotros; y un poco más tarde un par de págalos. Les dimos la bienvenida como las primeras criaturas con vida que veíamos después de haber abandonado nuestro cuartel de invierno. La constante presencia de “brumas” al norte hacía tiempo que nos anunciaba nuestra proximidad al mar; y la presencia de aquellas aves nos decía que no estábamos lejos. Los págalos se aposentaron muy cerca de nosotros y los perros, tomándolas por

crías de foca, rompieron la línea de marcha para ir en su persecución, pero su afición desapareció al ver que su caza tenía alas.

»En el borde de la barrera la visibilidad era mala y sabíamos por experiencia lo fácil que era caer en alguna grieta cuando la luz era escasa, con lo que avanzábamos paso a paso. A las cuatro en punto pensamos que podríamos ver el precipicio. Hicimos una parada a una distancia segura y nos acercamos a echar un vistazo. Para mi sorpresa, encontré mar abierto justo al pie de la pared de hielo. Pensamos que el mar helado se extendería bastante trecho, pues era principio de verano; pero allí estaba el mar, casi libre de hielo hasta el horizonte. Aparecía negro y amenazador, pero resultaba un contraste benéfico con la interminable superficie nevada en la cual llevábamos atrapados cuatrocientos ochenta kilómetros.

»La caída perpendicular de treinta metros que formaba el límite entre la Barrera y el mar, con su variada presencia de vida, conformaba en verdad una abrupta e imponente transición. El panorama desde la cima de la pared de hielo siempre es grandioso, y puede resultar realmente maravilloso. En un día soleado, o mejor aún por la noche, a la luz de la luna, era tan bello como en un cuento de hadas. El cielo se presentaba pesado y negro, colgando sobre un mar aún más negro, y la pared de hielo, brillando con la luz en un blanco totalmente puro, se parecía más que otra cosa a una vieja pared recién pintada. No había ni un soplo de viento; el sonido de las olas al final del precipicio llega una y otra vez a mis oídos; era lo único que rompía el absoluto silencio. Uno llegaba a sentirse realmente pequeño y miserable ante aquel poderoso entorno; fue un auténtico alivio volver a reunirme con mis compañeros».

Tal como estaban las cosas ahora, con mar abierto hasta la barrera, nuestras posibilidades de cazar focas aquí, justo en el borde del hielo, eran más bien pobres. A la mañana siguiente, de todas formas, unos cuantos kilómetros más hacia el este encontramos una bahía de unos seis kilómetros de longitud y casi totalmente cerrada. Aún permanecía congelada y las focas permanecían tumbadas en el hielo por docenas. Había comida suficiente para nosotros y los perros, y también para completar nuestras provisiones. Acampamos y nos dedicamos a examinar la zona más de cerca. Había montones de grietas, pero encontramos un camino de descenso

practicable; poco después, despachábamos tres focas adultas y una joven pero bien cebada. Arrastramos medio cuerpo de una de ellas hasta el campamento con una cuerda. Estábamos esforzándonos en subir nuestra mercancía por la empinada pendiente, cuando oímos gritar a Stubberud: «¡Aquí, abajo!». Resultó que se había caído, igual que una piedra en un pozo. El puente de nieve en el que se encontraba no aguantó su peso, pero afortunadamente un saliente evitó que nuestro amigo cayera más abajo; en dicho saliente había sujetado una cuerda, la cual había atado a su cintura. Fue relativamente fácil sacarle de nuevo a la superficie. Este pequeño episodio probablemente se hubiera evitado de tener los esquís puestos, pero la pendiente era tan lisa y empinada que no podíamos subirla. Después de arrastrarla un poco más, teníamos la foca junto a la tienda, donde desapareció sorprendentemente en poco tiempo en los gaznates de quince hambrientos perros.

Practicamos varias aberturas en el hielo de la bahía y, mientras los cazadores estaban ocupados con el despiece de las focas, intenté hacer algún sondeo, pero los cincuenta metros de cuerda no fueron suficientes; no alcancé el fondo. Después de comer algo, volvimos abajo de nuevo, a ver si podíamos llegar a medir la profundidad. Esta vez íbamos mejor equipados con el material de sondeo: dos carretes de hilo, un punzón y un martillo de geólogo.

Lanzamos el primer punzón al agua con el hilo guía. Una curiosa y torpe foca hizo todo lo que pudo por morder el hilo, pero o bien este era demasiado fuerte o bien sus dientes demasiado pobres; la verdad es que nos costó bastante conseguir sacar el punzón de nuevo fuera del agua, y la molesta granuja, que había tenido que salir a la superficie para respirar, se llevó un buen pinchazo con la punta de un palo de esquí. Esta inesperada amenaza, evidentemente, no fue de su agrado y, después de darlo a entender con un gruñido de disgusto, se desvaneció en las profundidades. Ahora lo podríamos hacer mejor. El punzón se hundió más y más, llevándose consigo doscientos cuarenta metros de hilo. Cuando tiramos de él hacia arriba, éste trajo enrollado un trozo de alga, pero en el extremo no había nada. Al ser su peso más bien ligero, cabía la posibilidad de que en la profundidad alguna corriente lo hubiese arrastrado hacia un lado; decidimos intentarlo de

nuevo, pero esta vez con un martillo, el cual tenía un peso más considerable, para ver si de esta forma conseguíamos algún resultado. Por otro lado, el martillo era tan pesado que, usando el delicado hilo como guía, probablemente el experimento no llegase a buen fin, pero teníamos que asumir ese riesgo. Untamos con grasa el improvisado lastre, y esta vez se hundió rápidamente hasta el fondo; sin duda, la medida había sido correcta, doscientos cuarenta metros de nuevo. Con mucho cuidado conseguimos sacar el martillo, aunque sin ninguna muestra del fondo.

En el viaje de vuelta al campamento llevamos a rastras el cuerpo de la foca más joven. Pasaba de las tres cuando nos metimos aquella noche en el saco, por lo que a la mañana siguiente nos levantamos más tarde de lo acostumbrado. Johansen y Stubberud emplearon la mañana en arrastrar la otra foca desde la bahía y en empaquetar la mayor cantidad de carne fresca que les fue posible en el trineo. Como la comida fresca es una provisión que ocupa mucho espacio comparado con su peso, la cantidad que pudimos llevar con nosotros no era muy grande. La principal ventaja que teníamos es que tal cantidad de alimentos se podían dejar almacenados en este punto, y podía usarse a la vuelta o en caso de retrasos o de algún otro percance.

Tomé las observaciones de longitud y latitud, así como la altura del lugar, e hicimos algunas fotografías. Una vez establecido el depósito, construimos algunos monolitos como señal, y a las tres de la tarde desmontamos el campamento. Al sur, en el comienzo de la bahía, podíamos distinguir una serie de formaciones producidas por la presión, similares a las que se podían encontrar en los alrededores de *Framheim*. Al este apareció una cresta bastante alta, y con los prismáticos pudimos ver que se extendía tierra adentro en dirección sudeste. Según nuestras observaciones, debía de ser la misma que el capitán Scott había marcado en su mapa como indicio de tierra.

Dimos un amplio rodeo para evitar la zona deformada por las presiones y seguidamente tomamos nuestro rumbo este-nordeste, dirigiéndonos hacia las crestas ya mencionadas. Era un camino bastante empinado, algo no del todo bueno para los perros. Habían comido una cantidad espantosa y la mayoría devolvió toda la carne de foca, con lo que finalmente todo su festín terminó en la basura. Nos detuvimos a una distancia prudente de la bahía,

donde nos sentíamos seguros, aunque la depresión que rodeaba la misma parecía un tanto dudosa.

A la mañana siguiente, domingo 16 de noviembre, tuvimos tormenta desde el nordeste, con lo que tanto el cielo como la barrera desaparecieron entre la ventisca. Ese fue el punto final de la larga marcha prevista para el domingo. En medio de esta decepción, tuve una brillante idea. ¡Era el cumpleaños de la reina Maud! Ya que no podíamos continuar, al menos celebraríamos el día con una sencilla fiesta. En una de las cajas de provisiones aún quedaba una lata solitaria de Stavanger, con ternera salada y guisantes. Sin pensarlo dos veces, la abrimos y nos dimos un banquete que nos supo mejor que cualquier otro menú que hubiésemos podido elegir. En relación con esto, no puedo dejar de pensar en la alegría que traería a muchos hogares de este mundo si el señor de la casa tuviera un apetito como el nuestro. La esposa no tendría necesidad de temer las consecuencias que trae consigo una mala cocina. Pero volvamos a nuestra fiesta. Se bebió a la salud de Su Majestad un pequeño pero a la vez magnífico trago de *aquavit*, servido en tazas de latón esmaltadas. Llevar alcohol, por supuesto, iba contra las normas, hablando estrictamente; pero todo el mundo sabe que no es fácil poner en práctica las prohibiciones. Incluso en la Antártica. Lindstrøm tenía la costumbre de enviar una pequeña sorpresa empaquetada en cada uno de los equipos de trineos cuando salían de viaje, y en nuestro grupo también lo hizo, con la instrucción de que sólo debía ser abierto en ocasiones muy especiales; esa ocasión para nosotros era el cumpleaños de Su Majestad. Examinando el paquete, encontramos que contenía una pequeña petaca de licor, la cual bebimos a la salud de la reina.

El día 27 nos trajo el mismo mal tiempo y el 28 no mucho mejor, aunque no tan malo como para que nos quedásemos parados. Después de un duro trabajo para conseguir desenterrar nuestras pertenencias de la nieve, nos pusimos en marcha continuando con nuestro rumbo nordeste. No era exactamente lo que se entiende por una mañana agradable: un fuerte viento lanzaba la nieve a nuestra cara. Después de caminar penosamente durante un par de horas, oí gritar a Stubberud: «Alto». La mitad de su equipo colgaba de las correas dentro de una grieta. Yo había pasado sobre ella sin notar nada, sin duda, cegado por la nieve que golpeaba mi cara. Se podría

pensar que los perros desconfiaban de un lugar como aquél, pero ciertamente no era así; ellos continuaban hasta que el puente de nieve se rompía bajo sus patas. Afortunadamente, los arneses les sujetaban, con lo que el asunto se resolvía tirando de los pobres animales hacia arriba. Incluso de un perro se puede esperar que tiemble un poco después de estar colgando cabeza abajo dentro de un enorme abismo, pero aparentemente se lo tomaban con calma y rápidamente estaban preparados para seguir con su tarea nuevamente.

Por mi parte, desde ese momento puse mucha más atención, y aunque aún quedaban muchas grietas feas en lo que faltaba del ascenso, las cruzamos sin ningún tipo de incidente.

Estas desagradables grietas no entrañan peligro realmente, siempre y cuando el tiempo sea bueno y tengamos luz favorable. Uno puede juzgar por la apariencia de la superficie si es peligroso seguir adelante; y si se ve la grieta a tiempo, siempre hay un lugar apropiado para cruzarla. Es totalmente diferente con niebla, nieve, o cuando la luz es tan débil que la menor desigualdad del terreno pasa desapercibida. Esto último ocurre frecuentemente cuando el día está muy nublado, incluso cuando una prominencia no se distingue en absoluto sobre un paisaje totalmente blanco hasta que no te encuentras sobre ella. En semejantes condiciones, lo más seguro es tantear el camino con los palos de esquiar, aunque esta forma de proceder es más molesta que eficaz.

Durante el día 28 la ascensión llegó a su fin y con él también las grietas. El viento era ligero y el día soleado tornó la nieve cegadora. Habíamos llegado lo suficientemente alto como para tener una vista del mar, en dirección noroeste, desde bastante distancia. Mientras el viento sopló fuerte, grandes masas de hielo se habían movido hacia el sur, con lo que a pesar de la gran distancia no se veía mar abierto, sino un número enorme de icebergs. Teniendo en cuenta la distancia al horizonte que formaba el mar, calculamos que nuestra altura sería de unos trescientos metros; por la tarde, al hacer nuestras observaciones, el hipsómetro mostró que nuestras estimaciones eran prácticamente correctas.

29 de noviembre.- Al desmontar el campamento aquella mañana, teníamos ante nosotros todo lo que deseábamos, buen tiempo y una buena

superficie para la marcha; una llanura totalmente lisa y aparentemente libre de problemas se extendía ante nosotros. Cuando nos detuvimos al mediodía para hacer observaciones, el medidor de distancias del trineo indicaba dieciséis kilómetros, y antes del final de la tarde llevábamos recorridos más de treinta y dos. La latitud era de 77° 32’. La distancia al borde de la barrera en dirección norte era, según nuestros cálculos, de treinta y dos kilómetros. Llevábamos recorrido un buen tramo a lo largo de la península cuyo punto norte había sido llamado cabo Colbeck por el capitán Scott, y al mismo tiempo un buen tramo hacia el este del meridiano en el cual dibujó en su mapa indicio de tierra. Ahora nuestra altura sobre el nivel del mar era de trescientos metros, lo que indicaba con claridad que bajo nuestros pies había tierra firme, aunque totalmente cubierta de hielo. En lo que se refiere al paisaje, no ofrecía ningún cambio con respecto a lo que nosotros llamábamos «barrera». No puedo negar que, llegado a este punto, comencé a dudar por entero de que por aquí pudiésemos llegar a ver tierra libre de hielo.

Esta duda no se disipó después de haber completado un día de buena marcha hacia el este el 30 de noviembre. Según nuestras observaciones, nos encontrábamos justo debajo del punto donde deberían comenzar las montañas Alexandra, pero aun así, no veíamos montañas por ningún lado; quizá la superficie era un poco más irregular. Pero aún era pronto para perder las esperanzas. No sería razonable encontrar demasiada exactitud en las cartas de las que nos fiábamos; su escala era demasiado grande. Además, era más que probable que nuestra propia determinación de la longitud pudiera estar abierta a la duda.

Asumiendo una precisión aproximada del mapa, si nos manteníamos en dirección nordeste deberíamos llegar pronto a la costa, y con esta a la vista seguiríamos nuestra marcha. El 1 de diciembre, a mediodía, vimos que todo coincidía. Desde la cima de un montículo el mar era visible directamente hacia el norte, y hacia el este dos cumbres a modo de cúpulas se dibujaban en el horizonte, con la altura suficiente como para darles el nombre de montañas. Estaban cubiertas de nieve, aunque en su cara norte presentaban un abrupto precipicio, en donde se podían distinguir muchas zonas de color negro entre la cubierta blanca. Aún era demasiado pronto para formar una

idea clara de si eran rocas desnudas o no; quizá pudieran ser fisuras en la masa de hielo. La aparición de cumbres coincidía exactamente con las descripciones que el capitán Scott hizo desde la cubierta del *Discovery* en 1902. El dio por hecho que las manchas negras eran rocas que emergían en las nevadas pendientes. Más tarde se demostró que nuestro respetado precursor estaba en lo cierto.

Para poder examinar la naturaleza del litoral, nos dirigimos hacia él sobre un terreno siempre descendente; mientras tanto, el tiempo cambió muy desfavorablemente. El cielo se encapotó y había tan poca luz que apenas veíamos. Lo que más nos inquietaba era si aquí la barrera terminaba en alguna pared, o si el terreno simplemente descendía gradualmente. Con la luz que teníamos, en caso de que hubiera una pared de treinta metros, podríamos caer antes de percatarnos de su existencia. Avanzábamos unidos por una cuerda de seguridad, hasta que nuestro progreso se detuvo en seco ante un enorme montículo producido por la presión, el cual, según suponíamos, formaba la frontera entre tierra y el hielo marino. De todas formas, era imposible en estas circunstancias tener una visión clara de lo que nos rodeaba. Después de volver penosamente hacia atrás con los trineos, los cuales habíamos dejado arriba de la pendiente, volvimos hacia el este para examinar de cerca las cumbres antes mencionadas. Yo marchaba en cabeza como era habitual, en la alegre creencia de que ante nosotros teníamos un tramo totalmente llano, pero la realidad era bien contraria a lo que yo pensaba. Mis esquís comenzaron a deslizarse a una velocidad terrible, lo que aconsejaba frenar. Para mí, eso era fácil, pero con los perros era otra cosa. Nada podía detenerlos cuando se daban cuenta de que el trineo se movía por su propio peso; se lanzaban a un salvaje galope cuesta abajo, aunque no se pudiera ver el final. Supongo que esto puede sonar a cuento chino, pero es la realidad: a nuestros ojos la superficie aparentaba ser totalmente horizontal. Nieve, horizonte y cielo, todo se unía en un blanco caos, donde la línea de separación entre los elementos desaparecía.

Afortunadamente, lo que más nos preocupaba era que esta carrera tuviese un desenlace fatal en alguno de aquellos terribles abismos. La parada se hizo de forma natural al encontrarnos con un pendiente en subida,

con una inclinación similar a la que acabábamos de bajar. Si anteriormente la marcha había sido rápida, ahora no había motivo de queja en ese sentido. Paso a paso, nos arrastramos hacia la cumbre del montículo, aunque estudiamos la superficie de forma concienzuda antes de seguir hacia adelante.

Durante la tarde avanzamos a tientas sobre una serie de collados separados por depresiones del terreno. Aunque en realidad no podíamos ver nada, estaba claro que lo que nos rodeaba era totalmente diferente a lo que hasta ahora habíamos visto. Las cumbres de las dos montañas habían desaparecido entre la espesa y casi algodonosa niebla, pero el aumento de desnivel de la superficie mostraba que nos estábamos aproximando a ellas. Mientras tanto, consideré desaconsejable acercarnos a ellas por cuanto no podíamos ver nada y, recordando lo que ocurre cuando un ciego guía a otro ciego, decidí acampar allí mismo. Por primera vez durante el viaje, aquella tarde, me vi afectado por la ceguera de la nieve. Hasta ahora habíamos logrado evitar esta molesta y temida dolencia usando juiciosamente nuestras estupendas gafas de nieve. Entre mis obligaciones como cabeza de la marcha estaba la de mantener el rumbo, y esto obligaba a forzar la vista. En días con nubes densas era fácil caer en la tentación de quitarse las gafas, en la creencia de que uno podía ver mejor sin ellas. Aunque sabía perfectamente las consecuencias que esto podría acarrear, aquella tarde desobedecí la orden de ser prudente. El ligero picor que sentía en mis ojos se curó con las gafas puestas durante un par de horas dentro de la tienda. Como otras molestias, la ceguera de las nieves se remedia simplemente dejando pasar el tiempo.

A la mañana siguiente, el disco del sol se podía adivinar a través del velo que formaban las delgadas nubes, con lo que la luz comenzó a ser más o menos normal otra vez. Tan pronto como pudimos ver como era lo que nos rodeaba, nos quedó muy claro que la parada que hicimos era lo mejor que pudimos hacer, en vez de seguir jugando a la gallinita ciega como habíamos hecho el día anterior. De haber continuado podíamos haber tenido un final desagradable. Justo en el centro de nuestra ruta, a unos quinientos metros del campamento, la superficie aparecía tan quebrada como un colador. Al fondo, las masas de nieve aparecían en enormes montones

después de un empinado descenso, al noroeste de las dos montañas. Era imposible pasar con los trineos mucho más allá de donde habíamos llegado, así que durante el día dimos un gran rodeo por la parte inferior, situada más al oeste de las montañas. En ese momento nos encontrábamos a unos trescientos metros sobre el nivel del mar; al norte de donde nos hallábamos quedaba el abrupto descenso ya mencionado, mientras que hacia el sur la superficie parecía bastante plana. La vista hacia el este quedaba tapada por dos montañas, y nuestra primera idea fue ascender hasta la cumbre de las mismas, pero los elementos emplearon toda su fuerza en disuadirnos. Un constante viento del sudeste comenzó a levantarse, hasta que después de hora y media se transformó en ventisca. Aunque no era muy conforme con nuestros deseos, no pudimos hacer otra cosa que gatear dentro de la tienda. Desde un mes atrás, siempre habíamos tenido buen tiempo, y el transcurso del verano nos daba la esperanza de que así continuara; pero justo al final de todo, llegó el terrible cambio.

La luz del verano antártico seguía su curso, mientras las ráfagas de viento rompían las partes más débiles de nuestra tienda; los vientos del sudeste no venían acompañados de nevadas, pero la nieve que había sobre la superficie era barrida levantando una pared impenetrable alrededor de la tienda. Pasada la medianoche el viento amainó, y, a eso de las cuatro, el tiempo era relativamente tranquilo. Nos pusimos en pie sin vacilar, pusimos juntos cámaras, prismáticos, anemómetros, hachas, cuerdas y algo de pemmican para el camino, y nos dirigimos andando a la colina más cercana. Nos pusimos los tres en marcha dejando a los perros al cuidado del campamento. No sólo se encontraban descansados, sino que gustosamente aceptaron el respiro que les estábamos ofreciendo. No teníamos miedo de ningún invasor extraño: la tierra en la que estábamos aparentaba no tener vida.

La colina estaba más lejos y era más alta de lo que en un principio aparentaba. El barómetro indicaba una altitud de doscientos diez metros justo en la cumbre. Teniendo en cuenta que nuestro campamento se encontraba a trescientos, la altura de la cima se encontraba a quinientos diez metros sobre el nivel del mar. El lado por donde subimos estaba cubierto por el nevero de un glaciar, y a juzgar por la profundidad de sus fisuras,

debía haber sido inmenso. Según nos acercábamos a la cima, nuestra visión se iba ampliando, y la creencia de que deberíamos ver algún peñasco de la tierra del Rey Eduardo era cada vez más débil. Lo único que podíamos ver por todas partes era el color blanco, ni siquiera una pequeña mota negra por más que escrutáramos la distancia. ¡Y pensar que habíamos estado soñando con grandes masas de montañas al estilo del estrecho de McMurdo, con soleadas laderas con miles de pingüinos y focas! Todas estas visiones, de manera lenta pero segura, se hundían en un infinito mar de nieve, y cuando finalmente llegamos al punto más alto dimos por muertas todas nuestras esperanzas.

Aunque algo inesperado ocurrió después de todo. Sobre el precipicio de la cara norte de la colina adyacente, nuestros ojos descubrieron la roca desnuda: era la primera vez que vislumbrábamos tierra de verdad en todo el año que llevábamos en la Antártica. Nuestro siguiente pensamiento fue el cómo llegar a ella para poder tomar muestras, y con este objeto nos pusimos a escalar la montaña vecina, la cual era poco más alta que la primera que habíamos ascendido. Sin embargo, el precipicio hasta la roca era totalmente perpendicular, con una enorme cornisa de nieve colgando de su parte superior. Descender a un hombre sujetándolo con una cuerda sería un procedimiento peligroso; además, no iría más lejos de una longitud de veintisiete metros. Si queríamos llegar a la roca, lo tendríamos que hacer desde abajo. Mientras tanto, aprovechamos la oportunidad que nos ofrecía el buen tiempo para examinar con mayor detención los alrededores. Desde la aislada cumbre en la que estábamos, a quinientos diez metros de altura, la vista era muy amplia. Abajo, hacia el norte, el mar estaba a una distancia de unos ocho kilómetros. La superficie descendía en terrazas hacia el borde del agua, donde la barrera formaba una pequeña pared. Como se podía esperar, el tramo de superficie que nos separaba estaba fracturado por innumerables grietas, lo que hacía imposible cruzar por allí.

Hacia el este se extendía una cordillera bien definida, de unos treinta kilómetros de longitud, aunque algo más bajas que la cumbre donde nos encontrábamos. Eran las montañas de Alexandra. No puede decirse que fuera una cadena de moles imponentes; estaban totalmente cubiertas de

nieve desde un extremo al otro. Sólo el último espolón, situado más al este, mostraba roca visible.

Hacia el sur y el sudoeste sólo se veía la ondulada superficie de la barrera. La bahía de Biscoe, como el capitán Scott la había nombrado, era hasta el momento el lugar de reunión de numerosos icebergs; uno o dos de ellos parecían estar encallados. La zona interior de la bahía estaba cubierta de témpanos. La parte occidental del límite de la barrera parecía continuar hacia el norte, tal como indicó el capitán Scott en sus cartas, pero en esa zona no había la menor presencia de tierra descubierta de nieve.

Hicimos un monolito en la cima de dos metros de altura, nos pusimos los esquís y fuimos ladera abajo en dirección este a una buena velocidad. Por este lado había una aproximación a la cara norte del precipicio, de la cual nos aprovechamos. Vista desde abajo, la cresta de la montaña parecía bastante grande, con una caída perpendicular de unos trescientos metros. El precipicio estaba cubierto con hielo hasta una altura de treinta metros, y esta circunstancia significaba un serio obstáculo a la hora de conseguir alguna muestra de roca. Aunque en un lugar cercano había una colina de unos setenta y cinco metros de alto, frente al precipicio, y su ascenso no ofrecía gran dificultad.

Una pared de roca, con una apariencia totalmente ordinaria, no es algo que atraiga mucho la atención del ojo humano; de todas formas, allí estábamos nosotros tres, contemplándola sin cesar, como si tuviésemos ante nosotros algo de extraordinaria belleza e interés. La explicación es muy simple, no hay más que recordar el viejo dicho: en la variedad está el gusto. Un marinero que durante meses no ha visto otra cosa que mar y cielo, se perderá ante la contemplación de un pequeño islote, aunque sea totalmente árido y estéril. Para nosotros, que durante casi un año hemos estado deslumbrados por un blanco infinito de nieve y hielo, era toda una experiencia ver un pedazo de corteza terrestre. El pedazo en cuestión era tan pobre y desnudo que nadie le haría ni caso.

La simple visión de la roca desnuda, sin embargo, era el anticipo de un pequeño placer. Sustancialmente, era la sensación de pisar de nuevo un suelo seguro, donde el pie podía posarse confiadamente. Es posible que nuestro comportamiento fuera un tanto infantil la primera vez que

alcanzamos tierra firme; uno de nosotros se lo pasó en grande haciendo rodar bloques de piedra, uno tras otro, por la empinada pendiente de la colina. En cualquier caso, lo interesante de este deporte era la novedad.

Esta colina estaba formada por materiales muy heterogéneos. El resultado práctico fue la gran cantidad de muestras allí recogidas. Al no ser especialista, no puedo hacer una clasificación de las muestras; será tarea de los geólogos obtener la información de cómo está formado el continente. Sólo mencionaré que algunas de las rocas eran tan pesadas que debían contener metales de algún tipo. Aquella tarde, al regresar al campamento, las acercamos a la aguja de la brújula, que mostró cierta atracción en el caso de dos de ellas. Debían tener mineral de hierro.

Este espolón de piedra, que había sido severamente levantado por la presión del hielo y los avatares del tiempo, ofrecía pocas posibilidades de encontrar lo que más deseábamos, principalmente fósiles, y por mucho que los buscamos, todo fue en vano. Por hallazgos encontrados en otras partes de la Antártica, se sabe que en anteriores períodos geológicos —el jurásico —, incluso en este desolado continente existió una abundante vegetación. El líder de la expedición sueca a la tierra de Graham, el Dr. Nordenskjöld, y su compañero, Gunnar Andersson, fueron los primeros en hacer este interesantísimo e importante descubrimiento.

A pesar de que estas rocas no nos proporcionaron pruebas de la existencia de una primitiva flora en la tierra del Rey Eduardo, nosotros sí la encontramos de una forma más sencilla. Incluso en aquel pequeño islote en el océano de nieve, la roca estaba cubierta en muchos lugares por una fina capa de musgo. ¿Cómo había llegado hasta allí ese musgo? Este acontecimiento, quizá, se pueda apoyar en la hipótesis de que la vida puede surgir de la materia muerta. Esta disputada cuestión debe quedar abierta, aunque también hay que mencionar, en relación con esto, que encontramos restos de nidos de aves entre las rocas. Posiblemente los ocupantes de estos nidos puedan haber sido los instrumentos transportadores del musgo.

Por lo demás, los indicios de la presencia de aves eran muy escasos. Uno o dos petreles níveos volaron alrededor de las cumbres mientras estuvimos allí; eso fue todo.

Era muy importante conseguir alguna foto de este lugar, así que me dispuse a preparar todo lo necesario, pero uno de mis compañeros me avisó del cambio de tiempo que se avecinaba. Ocupado en otras cosas, había descuidado la evolución de las condiciones atmosféricas, un error que nos podía pasar factura. Afortunadamente, uno de mis compañeros estuvo más atento que yo y me avisó con tiempo. Una simple ojeada fue suficiente para darnos cuenta de la cercanía de una tormenta de nieve; el rojo intenso del cielo y el gran anillo rodeando el sol lo indicaban con toda claridad. Teníamos una hora larga de marcha hasta la tienda y la posibilidad de ser sorprendidos por una tormenta equivalía a no llegar nunca.

Apresuradamente recogimos nuestras cosas y comenzamos a descender la colina más rápidamente aún. Sobre la pendiente que daba a la planicie donde se encontraba la tienda el paso era más lento, aunque nos esforzamos por ir lo más aprisa posible. Con el rumbo no teníamos problemas; sólo teníamos que seguir las huellas dejadas por los esquís mientras fueran visibles. Pero la nieve barrida por el viento comenzaba a borrar esas marcas, y si desaparecían del todo, nuestro intento por encontrar la tienda sería inútil. Durante una larga y angustiosa hora y cuarto, pareció como si llegáramos demasiado tarde, hasta que finalmente apareció la tienda a nuestra vista. Estábamos salvados. Habíamos escapado a la ventisca; unos minutos más tarde nos golpeó con toda su furia. El torbellino de nieve era tan espeso que hubiera sido imposible ver la tienda ni a diez pasos, pero para entonces estábamos dentro, sanos y salvos. Muertos de hambre después de doce horas desde la última comida propiamente dicha, cocinamos una ración extra de pemmican y lo mismo de chocolate, y con este suntuoso menú celebramos el evento del día: el descubrimiento de tierra. Según había ido pasando la jornada, las esperanzas de encontrar algo interesante por estas tierras se habían disipado poco a poco. La tierra del Rey Eduardo permanecía tan bien oculta bajo las nieves eternas que no podía ofrecernos nada de interés. A pesar de que todo esto no era bien recibido, acrecentó en nosotros un humano interés por el territorio bautizado con el nombre de Eduardo VII; con las muestras de minerales recogidas, estábamos en posesión de una prueba tangible de tierra firme en una región que habitualmente era conocida como «barrera», cuando en

realidad, y en todo caso, la barrera como tal sería lo que rodeaba a nuestro cuartel de invierno en *Framheim*.

Lunes, 4 de diciembre.- La tormenta mantuvo su fuerza durante toda la noche, aumentando a medida que avanzaba el día. Como era habitual, la tormenta iba acompañada de una marcada subida de la temperatura. A mediodía el termómetro marcaba -3° C. Es la temperatura más alta que hemos tenido durante todo el viaje. Cuando llegábamos a estos extremos, debíamos tener cuidado. Cuando el mercurio llega cerca del punto de congelación, como en este caso, el suelo de la tienda se empapa.

Hoy, por una vez en toda la marcha, hemos tenido una nevada y bastante abundante. Nevó de manera incesante, copos grandes, duros, como granizos. Cuando el cocinero recogió agua para la cena, la masa a medio derretir era como una espesa sopa. Los pesados copos de nieve hacían un ruido en la tienda que me recordaba el sonido de la válvula de seguridad de una gran caldera. Dentro de la tienda era difícil escucharse a uno mismo; si nos teníamos que decir algo, lo hacíamos gritando.

Aquellos días de involuntaria holgazanería del viaje con trineos puede considerarse, con toda seguridad, como una experiencia difícil de superar sin una gran fortaleza mental. No hablo de la desagradable incomodidad de pasar todo el día dentro del saco de dormir. Se puede soportar, en la medida en que el saco no tenga ni una sola gota de humedad. Aunque lo peor es descansar sin motivo y perder muchas horas que podrían haberse empleado en otro propósito, además del malestar que significa saber que cada bocado de alimento que se consume es como tirar a la basura parte de nuestras limitadas provisiones. Y más en este lugar, donde nos habríamos contentado empleando nuestro tiempo en explorar los alrededores o incluso haber ido aún más lejos. Pero si seguíamos adelante, debíamos tener la certeza de encontrar focas a una distancia razonable. Con la cantidad de comida que nos quedaba para los perros no podríamos ir más allá de tres días.

Con lo que habíamos dejado atrás, habría la suficiente comida para el viaje de retorno, incluso contando con la posibilidad de no encontrar el almacén de carne de foca dejado en el camino. Nos quedaba el recurso de aprovechar la carne de los perros, sólo en el caso de que fuésemos lo más al este posible, pero había desechado esta opción por mucha razones. No

teníamos ni idea de qué podría haberles ocurrido a los perros del grupo que había marchado al Sur. Existía la posibilidad de que no les quedase ninguno para su regreso. Suponiendo que se retrasasen y tuviésemos que pasar otro invierno en la barrera, el transporte de las provisiones del barco podría durar un tiempo innecesario si tuviésemos que hacerlo con los cachorros novatos que habíamos dejado con Lindstrøm. Habíamos elegido los mejores y pensé que, en caso de que fuesen necesarios, serían más útiles para ese trabajo que sacrificarlos en este viaje, por lo que, si fuese necesario, acortaríamos la distancia a cubrir; además, a juzgar por las apariencias, las perspectivas de encontrar algo interesante en un tiempo razonable eran muy pobres.

Martes, 5 de diciembre.- Parecía como si estuviesen poniendo a prueba nuestra paciencia en esta ocasión. Afuera las cosas continuaban como siempre y el barómetro cada vez indicaba menos presión. En las últimas veinticuatro horas había caído una gran cantidad de nieve. La nieve barrida por el viento se acumulaba cada vez en mayor cantidad a barlovento de la tienda. Los trineos estaban totalmente cubiertos por la nieve, al igual que los perros; a mediodía tuvimos que sacarlos uno a uno. La mayoría estaban sueltos, ya que no tenían nada a lo que atacar con sus dientes. El vendaval soplaba con regularidad; la dirección del viento venía del este geográfico. Ocasionalmente teníamos ráfagas de viento huracanado. Afortunadamente, la cantidad de nieve barrida por el viento formaba una pared junto a la tienda, lo que nos mantenía seguros como si estuviéramos al resguardo de una colina; de lo contrario, nuestra tienda lo habría pasado mal. Hasta ahora había aguantado, pero dentro empezaba a haber mucha humedad. La temperatura era muy alta en la tienda, -2,7° C al mediodía, y la masa de nieve que presionaba sobre la pared producía escarcha.

Para poder pasar el tiempo en estas circunstancias, cuando salimos de *Framheim* metí junto con mi diario unas cuantas hojas con lecciones de gramática rusa; Johansen se solazaba con una serie recortada del *Aftenpost*; si mal no recuerdo, el título era *La Rosa Roja y la Rosa Blanca*. Desafortunadamente, la historia de las «Dos Rosas» terminó muy pronto; pero Johansen tenía un buen remedio para este problema: simplemente comenzaba de nuevo. Mi lectura tenía la ventaja de ser incomparablemente

más larga. Los verbos rusos son excepcionalmente difíciles de digerir y no los aprendes de forma rápida. Para la falta de nutrientes mentales, Stubberud se consoló con resignación fumando una pipa, aunque su disfrute de una u otra manera duró poco, ya que la cantidad de tabaco disminuía de forma alarmante. Cada vez que rellenaba su pipa, le veía lanzar una lánguida mirada en dirección a mi bolsa, la cual estaba prácticamente llena. Por mi parte, no podía evitar prometerle un fraternal reparto en caso de que a él se le terminase; después de eso, nuestro amigo aspiraba con mayor tranquilidad.

Aunque lo comprobaba cada media hora, el barómetro no subía. A las 8 de la tarde marcaba 27,30. Y eso no podía significar otra cosa que el placer de pasar otro día encarcelados. Encontramos un pobre consuelo cuando recordamos lo felices que fuimos cuando alcanzamos la tienda en el último momento, justo anteayer. Una tormenta tan duradera como esta nos hubiera complicado la existencia de no haber llegado a tiempo.

Miércoles, 6 de diciembre.- El tercer día de holgazanería le seguía los pasos a su predecesor. Ya estábamos acostumbrados. No había ninguna variación significativa. El tiempo había continuado tan violento, aunque ahora —8 de la tarde— mostraba una ligera tendencia a la moderación. Seguramente ya era suficiente, teniendo en cuenta que llevábamos tres días seguidos con sus tres noches. Los pesados copos de nieve seguían cayendo. Grandes, como húmedas virutas danzantes, se posaban sobre la tienda, de la cual sólo sobresalía la parte superior. En tres días habíamos tenido más nevadas que en los diez meses que habíamos pasado en *Framheim*. Será interesante comparar nuestros registros meteorológicos con los de Lindstrøm. Probablemente también haya tenido su ración de tormenta; en ese caso, habrá tenido que practicar con la pala.

La humedad está comenzando a dar problemas; la mayor parte de nuestra ropa permanece húmeda y los sacos de dormir pronto correrán la misma suerte. El viento levanta tanta nieve que prácticamente estamos todo el día sin luz, en un continuo crepúsculo. Mañana estamos obligados a desenterrar nuestra tienda, si el tiempo lo permite; de no ser así, quedaremos totalmente enterrados y correremos el peligro añadido de que la tienda se hunda por el peso de la nieve. Tengo miedo del día de trabajo

que nos espera para desenterrar la tienda y los trineos; sólo disponemos de una pequeña pala para poder hacerlo.

Un pequeño ascenso del barómetro y del termómetro nos indica que está llegando el tan deseado cambio. Stubberud dice que está seguro de que mañana hará buen tiempo. Por mi parte, no estoy tan seguro, y hago una pequeña apuesta diciendo que no habrá tal variación. Dos pulgadas de tabaco de mascar noruego es la apuesta, y con el sincero deseo de que Jörgen gane, espero a mañana.

Jueves, 7 de diciembre.- Por la mañana temprano, comprobé por mí mismo que había perdido mi apuesta, ya que el tiempo, según mi parecer, había dejado a un lado su tempestuoso carácter; aunque Stubberud pensaba lo contrario. «Me parece que el tiempo sigue mal», dijo. De hecho, algo de razón tenía, pero esto no impidió que aceptara mi pago. Mientras tanto, estábamos obligados a retirar toda la nieve que había sobre la tienda, independientemente del tiempo que hiciera; la situación no podía continuar. Esperamos hasta mediodía para ver si mejoraba, pero como el cambio no llegaba, nos pusimos manos a la obra a las doce en punto. Los utensilios que teníamos mostraron su original diversidad: una pequeña pala, un bote de galletas y una parrilla de cocinar. La nieve que se arremolinaba hizo todo lo que pudo para entorpecer nuestro trabajo mientras excavábamos, pero nosotros nos apañamos para luchar contra ella. Sacar a la luz las diez piquetas nos costó más trabajo. Después de seis horas de dura faena, conseguimos colocar la tienda unos cuantos metros a barlovento de su posición original; el lugar donde había estado hasta ahora quedaba a unos dos metros de profundidad. Desafortunadamente, no hubo ocasión de inmortalizar el momento de la excavación. Hubiera sido interesante tenerlo en fotografía, pero estos remolinos de nieve son un verdadero obstáculo para un fotógrafo amateur. Y además, la cámara estaba en el trineo de Stubberud, enterrada, al menos, a un metro de profundidad.

Mientras excavábamos tuvimos la mala suerte de dañar la lona de la tienda en dos o tres lugares diferentes de manera un tanto seria, y los copos de nieve no tardaron mucho tiempo en encontrar el camino de entrada. Para concluir mi día de trabajo, además, tuve una larga tarea como sastre, mientras que los otros desenterraban una buena cantidad de comida para los

perros, que durante los dos últimos días sólo habían tenido medias raciones. Esa noche dormimos poco. A *Vulcan*, el perro más viejo del equipo de Johansen, esto no le sentó bien. Con su avanzada edad, *Vulcan* sufrió una mala digestión; incluso los perros esquimales pueden ser propensos a esta indisposición, independientemente de su fortaleza física. La prolongada ventisca había dejado un tanto débil a nuestro viejo amigo y él demostraba su malestar con incesantes aullidos. Esta clase de música era la apropiada para no dejar dormir, y hasta que no llegaron las tres o las cuatro de la mañana no fuimos capaces de dar una cabezada. Durante una pausa, caí rendido, pero el sol me despertó alumbrando a través de la lona de la tienda. Esta insólita visión hizo que desaparecieran todas las ganas de dormir. Se encendió la *Primus*, bebimos una taza de chocolate y salimos fuera. Stubberud y Johansen se dedicaron a la dura tarea de desenterrar los trineos; tuvieron que retirar un metro de nieve hasta llegar a ellos. Yo, por mi parte, extendí los sacos de dormir y nuestras ropas y las saqué fuera, dejándolas colgadas para que se secaran. Durante la mañana se realizaron las observaciones pertinentes para conocer nuestra longitud y latitud y se tomaron unas cuantas fotografías, las cuales darán una idea de cómo quedó nuestro campamento después de una ventisca.

Una vez que reparamos todos los daños y dejamos todo en orden, marchamos a toda prisa a nuestras cimas para tomar unas fotos mientras hubiese luz favorable. Esta vez conseguimos nuestra meta. Los *nunataks*[31] de Scott, como fueron denominados posteriormente —pues fue el capitán Scott el primero en descubrirlos— fueron registrados por una cámara por primera vez. Antes de que dejásemos la cima, plantamos la bandera de Noruega y levantamos un monolito, dejando un pequeño informe de nuestra visita. El tiempo se mantenía cubierto; antes de volver al campamento se formó una espesa niebla, y una vez más tuvimos que dar gracias a las huellas de nuestros esquís que nos mostraron el camino. Durante el tiempo que estuvimos detenidos involuntariamente en este punto, nuestro almacén de provisiones descendió de forma alarmante; nos quedaba lo justo para una semana y, en menos de ese tiempo, difícilmente llegaríamos a casa; lo más probable es que nos llevase más de una semana, aunque en ese caso teníamos el depósito de nuestra bahía de las focas, adonde podíamos volver

en caso de necesidad extrema. En los lugares más cercanos a donde nos encontrábamos, estimamos que no seríamos capaces de conseguir provisiones mientras el estado del tiempo siguiera siendo tan malo. De todas formas, el 9 de diciembre nos animamos y comenzamos el camino de regreso a casa. Durante tres día más tuvimos que luchar con fuertes vientos y copiosas nevadas, pero tal como estaba el panorama, no podíamos hacer otra cosa que seguir la marcha; así, para la tarde del día 11 habíamos recorrido ochenta kilómetros hacia el oeste. El cielo se despejó durante la noche, y finalmente el 12 de diciembre tuvimos sol de verdad. Entonces todas nuestras incomodidades se olvidaron de golpe, de nuevo todo era fácil. En nueve horas cubrimos una distancia de cuarenta y dos kilómetros sin mucho esfuerzo, ni por nuestra parte ni por la de los perros.

Cuando paramos a descansar a mitad del día nos encontramos en la bahía donde, al principio de nuestro viaje, habíamos dejado un almacén de carne de foca. Tenía la intención de dar un rodeo para completar nuestras provisiones de carne como precaución, pero Johansen sugirió dejar el depósito y seguir derecho en vez de desviarnos. Podíamos correr el riesgo, desde luego, de quedarnos escasos de provisiones, pero Johansen pensó que también era un gran riesgo cruzar por la traicionera superficie de la bahía. Después de unas deliberaciones, vi que seguir adelante era lo correcto. Era mejor seguir adelante mientras la cosa estuviese así.

A partir de aquí no encontramos dificultades, y pronto llegamos muy cerca de nuestro destino, siempre con marchas diarias de treinta y dos kilómetros. Después de que hombres y animales recibieran sus raciones la tarde del día 15, las cajas de nuestros trineos estaban prácticamente vacías; aunque según nuestra última posición, no deberíamos estar a más de treinta y dos kilómetros de *Framheim*.

Sábado 16 de diciembre.- Desmontamos el campamento a la hora de costumbre, en un día tranquilo aunque nublado, y comenzamos lo que iba a ser nuestro último día de viaje. Un oscuro cielo se cernía sobre la barrera hacia el oeste y noroeste, indicando de alguna manera la entrada de la bahía de la Ballenas. Seguimos la marcha hasta las diez y media, evidentemente siempre hacia el oeste, hasta que al noroeste encontramos un cabo de hielo que pensamos era el extremo más occidental de la bahía. Inmediatamente

nos encontramos en el borde de la barrera, aquí su dirección era de sudoeste a nordeste. Cambiamos nuestro rumbo y seguimos el borde a una distancia prudencial, hasta que vimos un iceberg muy familiar que se había desgajado al norte de *Framheim* y que no había seguido a la deriva por el mar congelado. Con esta excelente referencia a la vista el resto del camino era coser y cantar. El medidor de distancias del trineo indicaba treinta y un kilómetros, cuando por la tarde divisamos nuestra casa de invierno. Allí estaba, tranquila y pacíficamente, y si aún era posible, más cubierta por la nieve que cuando la dejamos. En un principio no veíamos signos de vida, pero enseguida descubrimos con los prismáticos a un solitario deambulando desde la casa al «instituto de meteorología». De modo que Lindstrøm aún estaba vivo y cumpliendo con sus obligaciones.

Cuando partimos, nuestro amigo había expresado su satisfacción por «tenernos lejos», pero tengo la sospecha de que estaba muy contento de vernos de nuevo. Quiero creer que él no nos veía aún, pues todos sufríamos algo de ceguera de las nieves. Lindstrøm era la última persona de la que pudiéramos sospechar que padeciera ese mal. Cuando le preguntamos cómo le había ido, al principio, se mostró reacio a dar explicaciones; aunque poco a poco fue contando la desgracia que le había ocurrido un par de días antes, cuando había salido fuera a cazar focas. Su equipo estaba compuesto sólo por cachorros, y estos habían salido corriendo hasta la cima de un montículo en el cabo oeste, a dieciséis kilómetros de la estación. Pero Lindstrøm, hombre con determinación, no se iba a rendir sin atrapar a los fugados; esto le afectó a la vista, ya que no tenía gafas. «Cuando llegué a casa, no podía ver ni qué hora era —dijo—, pero serían las seis de la mañana». Después de aplicarle bastante cantidad de pomada roja en los ojos y proporcionarle unas gafas, pronto estuvo curado.

En *Framheim* habían tenido el mismo mal tiempo tormentoso con abundantes nevadas. El jefe de la casa había tenido que excavar su propio camino algunas mañanas para poder salir de la casa, aunque durante los últimos tres días, con buen tiempo, había dejado limpio todo el pasaje de entrada y no sólo la puerta, incluso la ventana. La luz del día entraba en la habitación a través de un pozo de casi tres metros de profundidad. Esto le había llevado un tremendo trabajo, pero como ya hemos dejado entender,

nada puede parar a Lindstrøm cuando quiere algo. Su almacén de carne de foca se había reducido al mínimo y había terminado por desaparecer con la llegada de nuestros hambrientos perros. Nosotros mismos nos encontrábamos en apuros; los dulces era lo que más se demandaba.

Estuvimos en casa un día. Después de traer dos cargas de carne de foca, que llenaron nuestras cajas de provisiones vacías, llevar a cabo una serie de pequeñas reparaciones, y poner al día nuestros relojes, de nuevo estábamos en ruta el lunes 18. No nos costó dejar la casa; dentro se estaba un tanto incómodo debido al constante goteo del techo. Durante el invierno se había formado mucho hielo en la buhardilla. Como desde nuestra llegada el fuego de la cocina estaba constantemente encendido, la temperatura se elevó lo suficiente como para derretir el hielo, con lo que el agua escurría hacia abajo. Lindstrøm estaba muy molesto y decidió poner fin a este problema. Desapareció en la buhardilla y lanzó una lluvia de hielo, botellas, cajas rotas y otros tesoros por la trampilla. Nosotros escapamos antes de la tormenta y nos fuimos lejos. Esta vez teníamos que cumplir con la instrucciones de explorar el largo brazo este de la bahía de las Ballenas. Durante el otoño habíamos hecho varias excursiones en domingo por este interesante lugar; y aunque algunas de estas rutas con esquís se habían alejado hasta casi veinte kilómetros, no había indicios de montículos hasta el final. Pensábamos que estas grandes perturbaciones de masas de hielo sólo eran producidas por una causa, y la única posible era la cercanía de tierra. Inmediatamente hacia el sur había tierra, sin duda, ya que la superficie del terreno se eleva rápidamente a una altura de trescientos metros, aunque esta se encuentra cubierta de nieve. Había una posibilidad de que la roca emergiese entre las grietas de presión al pie de la pendiente; y con esta posibilidad en mente hicimos un viaje de cinco días, siguiendo la gran grieta o «bahía», que es como generalmente se denomina, directamente a su inicio, treinta y siete kilómetros al este de nuestro cuartel de invierno.

Aunque avanzamos sin llegar a pisar roca firme, y en ese sentido el viaje fue una decepción, en cualquier caso fue interesante observar los efectos que habían ejercido en aquella zona unas poderosísimas fuerzas,

capaces de quebrar la capa de hielo totalmente, aunque quizá esta fuera aún más fuerte que la misma roca.

El día antes de Nochebuena volvimos a *Framheim*. Lindstrøm no había perdido el tiempo durante nuestra ausencia. De la parte superior de la casa había desaparecido el hielo, con lo que la lluvia del techo había terminado. Había colocado un nuevo linóleo cubriendo la mitad del suelo y se podían ver marcas de brochazos en el techo. Todos estos trabajos se habían realizado con el ojo puesto a las cercanas fiestas, aunque en realidad nos abstuvimos de intentar celebrar la Navidad. No concordaban con el momento del año: un sol alumbrando todas las horas del día no casa con la idea de Navidad que tiene una persona del norte. Por esta razón habíamos celebrado la fiesta seis meses antes. La Nochebuena caía en domingo, y pasamos el día como un domingo cualquiera. Quizá la única diferencia fue que usamos la navaja de afeitar en vez de la maquinilla. El día de Navidad nos lo tomamos de vacaciones y Lindstrøm preparó un banquete a base de págalos. No es por menospreciar el plato, pero indudablemente el sabor era de ave.

Las numerosas dependencias hechas bajo la nieve se encontraban ahora un tanto maltrechas. Bajo el peso de la constante y creciente masa de nieve, los tejados de la mayoría de las habitaciones habían cedido, hasta tal extremo que sólo quedaba espacio para pasar a gatas. En el Palacio de cristal y en el Almacén de ropa teníamos nuestras prendas de piel, junto con gran cantidad de equipos que tendríamos que llevar al *Fram* a su llegada después de que el equipo del Sur regresara. Si el hundimiento continuaba, sería un largo trabajo desenterrar las cosas de nuevo. Con el fin de tener todo en orden, nos pusimos de manera inmediata a esta tarea. Sacamos la nieve de estas dos habitaciones, a través de un pozo de tres metros y medio de profundidad, por medio de poleas. Fue un duro trabajo pero, cuando estuvo terminado, esta parte del laberinto estaba en tan buen estado como siempre. No teníamos tiempo para dedicarlo al baño de vapor o la carpintería. Aún nos quedaba por investigar la parte sudoeste de la bahía de las Ballenas y sus alrededores. Empleamos para ello ocho días de viaje con trineos, empezando el día de Año Nuevo, y nos quedamos sorprendidos al encontrar la sólida barrera dividida en pequeñas islas, separadas por anchos

canales. Estas aisladas masas de hielo posiblemente no estarían flotando, aunque la profundidad en uno o dos lugares donde tuvimos la oportunidad de hacer sondeos alcanzaba hasta trescientos sesenta y cinco metros. La única explicación racional que encontramos fue que se tratara de un grupo de islas falsas o en cualquier caso bancos de arena. Estas «islas de hielo», si así se las puede llamar, tenían una altura de veintisiete metros que descendía suavemente en pendiente hasta el agua en la mayor parte de su circunferencia. Uno de los canales que penetraba en la barrera, a corta distancia del cabo oeste de la bahía, continuaba hacia el sur estrechándose gradualmente hasta terminar en una mera grieta. Lo seguimos hasta el punto donde se perdía, cuarenta y ocho kilómetros hacia el interior de la barrera.

El último día de este viaje, jueves 11 de enero, quedará fijado para siempre en nuestra memoria; estaba destinado a traernos una experiencia de las que nunca se olvidan. Comenzamos aquel día como siempre y a la misma hora que en días anteriores. Estábamos bastante seguros de llegar a *Framheim* en el transcurso de la jornada, aunque por el momento esa posibilidad no tenía mayor importancia. Según se encontraba el tiempo, nuestra tienda se nos ofrecía tan confortable como nuestro hogar cubierto de nieve. Lo que nos animaba a retornar era la posibilidad de ver al *Fram* de nuevo, y este pensamiento estaba presente en la mente de todos aquella mañana de enero, aunque nadie hablara de ello.

Después de marchar durante dos horas divisamos el cabo Oeste, en la entrada de la bahía y en línea recta con nuestro rumbo; un poco más adelante vimos una franja negra de mar a lo lejos, sobre el horizonte. Como era lo normal, icebergs de todos los tamaños, formas y colores, que iban del blanco al gris oscuro dependiendo de cómo les iluminara la luz, flotaban en esta franja. Uno de ellos nos pareció tan oscuro que difícilmente podría ser de hielo; estuvimos mucho tiempo observándolo sin sacar ninguna conclusión importante.

Como ahora los perros tenían marcas que seguir, Johansen marchaba a la cabeza sin mi ayuda; yo iba al lado del trineo de Stubberud. Este mantenía su mirada en el mar, sin decir ni una sola palabra. Cuando le pregunté qué demonios estaba mirando, él me contestó: «Podría casi jurar que era un barco, pero evidentemente era un maldito iceberg». En esto

todos estábamos de acuerdo, cuando súbitamente Johansen se detuvo y empezó a correr buscando sus prismáticos. «¿Vas a ver el *Fram*?», le pregunté de manera irónica. «Sí, por supuesto», dijo; y mientras enfocaba sus prismáticos hacia un objeto lejano un tanto dudoso sobre el mar de Ross, nosotros esperamos durante unos segundos interminables. «¡Es el *Fram*, estoy tan seguro como que estoy vivo!». Fue el anuncio que rompió nuestro suspense. Miré a Stubberud y vi su cara tornarse en una afable sonrisa. Aunque no tenía dudas de que Johansen estaba diciendo la verdad, le pedí prestados los prismáticos y en una fracción de segundo estuve totalmente convencido. El barco era fácilmente reconocible; era nuestro viejo *Fram* volviendo de nuevo.

Aún nos quedaban veintidós kilómetros hasta llegar a *Framheim* y un obstinado viento soplaba directamente sobre nuestra cara; aun así, esta parte del camino la hicimos en muy poco tiempo. Al llegar, a las dos de la tarde, teníamos la esperanza de encontrar una multitud de gente frente a la casa; pero allí no había ni un alma. Incluso Lindstrøm permanecía escondido y eso que por lo general siempre estaba por allí cuando alguien llegaba. Pensando que quizá nuestro amigo había recaído con su ceguera, fui a anunciarle nuestra llegada. Lindstrøm estaba en su lugar habitual, rebosante de salud, cuando entré en la cocina. «¡El *Fram* llega!», gritó antes de que pudiera cerrar la puerta. «Dime algo que yo no sepa —le dije—, y sé tan amable de darme un vaso de agua con un poco de almíbar, si es que puedes». Creí ver una sutil sonrisa en la cara del cocinero cuando me trajo lo que le había pedido, aunque con la sed que tenía después de la dura marcha puse mi máxima atención en la bebida. Me había bebido casi el vaso cuando Lindstrøm salió hacia su litera y me preguntó que me figuraba que había allí oculto. No hubo tiempo de adivinar nada antes de que las mantas saltasen al suelo y tras ellas un barbudo rufián vestido con un jersey y un par de abrigos de indeterminada edad y color. «¡Hola!», dijo el rufián. Era la voz del teniente Gjertsen. Lindstrøm se retorcía de risa, mientras yo me quedaba boquiabierto ante aquella aparición. Me llevé una buena sorpresa. Estuve de acuerdo en hacer lo mismo con Johansen y Stubberud, y en cuanto les oímos fuera, Gjertsen volvió a esconderse entre las mantas. Pero Stubberud tenía la mosca detrás de la oreja. «En esta habitación hay

más de dos», dijo nada más entrar. Esta vez no hubo sorpresa al encontrar un hombre del *Fram* en la litera de Lindstrøm.

Cuando oímos que nuestro visitante había estado bajo nuestro techo durante todo el día, dimos por hecho que durante ese tiempo había escuchado por boca de Lindstrøm todo lo que a nosotros se refería. De todas formas no somos muy aficionados a hablar de nosotros mismos; queríamos saber noticias de fuera y Gjertsen estaba más que preparado para dárnoslas. El *Fram* había llegado dos días antes, en perfectas condiciones. Después de permanecer en el borde del hielo un día y una noche, con un vigía atento a los «nativos», a Gjertsen le entró curiosidad por saber cómo eran las cosas en *Framheim*, con lo que pidió permiso al capitán Nilsen para bajar a tierra. El precavido patrón dudó unos instantes antes de conceder el permiso; había una larga subida hasta la casa y el mar helado estaba lleno de grietas, alguna de ellas muy ancha. Finalmente Gjertsen dejó el barco y emprendió su camino, llevando una bandera como señal. Para comenzar, encontró complicado reconocer lo que le rodeaba; un cabo de hielo se parecía al otro, y daban la impresión de que eran montañas de hielo a punto de convertirse en icebergs. Hasta que finalmente divisó el cabo Cabeza de Hombre y entonces supo que los cimientos de *Framheim* no estaban lejos. Alegre con este descubrimiento, recorrió el camino hacia el monte Nelson, pero cuando llegó a la cima del collado, desde donde se podía ver *Framheim*, el entusiasta explorador que llevaba dentro se vino abajo. Allí donde nuestra casa había demostrado su valentía sobre la superficie de la barrera un año antes, ahora no se podía ver nada. Lo único que los ojos del visitante podían ver era un sombrío montón de ruinas. Pero su inquietud desapareció cuando un hombre emergió entre tanta ruina. Aquel hombre era Lindstrøm, y las supuestas ruinas, el más ingenioso de todos los cuarteles de invierno. Lindstrøm aún ignoraba la llegada del *Fram*: pagaría un buen dinero por ver la cara que puso al ver a Gjertsen.

Cuando quedó satisfecha nuestra curiosidad, nuestro pensamiento se dirigió hacia los compañeros del *Fram*. Robamos algo de comida y nos dirigimos hacia el mar helado, marchando hacia la pequeña bahía justo al norte de nuestra casa. Nuestro bien entrenado equipo no tardó en llegar allí,

aunque tuvimos algunos problemas para cruzar el hielo quebradizo pues algunos de los perros, especialmente los cachorros, tenían terror al agua.

El *Fram* estaba un poco alejado del borde, pero cuando llegamos a una distancia lo suficientemente cercana como para vernos, se apresuraron para poner el pie en el hielo. Si, allí estaba nuestro pequeño gran barco, igual que la última vez que lo habíamos visto; el largo viaje alrededor del mundo no había dejado ninguna huella en su casco. A lo largo de la barandilla apareció una fila de caras sonrientes, las cuales fuimos capaces de reconocer a pesar de sus largas barbas que las medio ocultaban. Mientras que las barbillas afeitadas habían sido la moda en *Framheim*, casi todos a bordo llevaban abundante pelo en sus mejillas. Según subíamos por la pasarela llovían muchas preguntas sobre nosotros. Yo tuve que pedir un momento de gracia para dar al capitán y a la tripulación un fuerte apretón de manos y entonces todos se reunieron a mi alrededor para hacer una pequeña reseña de los eventos más importantes ocurridos durante el pasado año. Una vez que terminaron, el capitán Nilsen me condujo al camarote de derrota, donde tuvimos una conversación que duró hasta cerca de las cuatro de la mañana siguiente. Creo que fue para ambos una de las conversaciones más interesantes que jamás podamos tener. En cuanto a las preguntas de Nilsen sobre el equipo del Sur, me aventuré a asegurarle que en pocos días tendríamos a nuestro jefe y a sus compañeros de vuelta, con el Polo en sus bolsillos.

Las cartas de nuestros hogares sólo traían buenas noticias. La noticia de los periódicos que más nos interesó fue, por supuesto, cómo había sido acogido el cambio de ruta de la expedición.

A las 8 de la mañana dejamos el *Fram* y volvimos a casa. Durante los siguientes días estuvimos ocupados con el trabajo de investigar y confeccionar mapas, tarea realizada con inusitada rapidez gracias al tiempo favorable. Cuando volvimos después de nuestro día de trabajo, la tarde del día 17, encontramos al teniente Gjertsen de vuelta en la cabaña. Nos preguntó si sabíamos la última; como no encontró respuesta, nos comunicó que el barco de la expedición japonesa había llegado. Nos apresuramos a sacar la cámara cinematográfica y la de fotos y nos marchamos tan rápido

como pudieron hacerlo los perros, ya que Gjertsen pensaba que esta visita no podía durar mucho.

Cuando tuvimos a la vista al *Fram*, tenía su bandera izada, y más allá, en el punto más cercano al cabo, estaba el *Kainan Maru*, con la enseña del Sol Naciente arbolada. *¡Banzai!* Llegamos a tiempo. Aunque ya estaba bien entrada la tarde, Nilsen y yo decidimos hacerles una visita y, de ser posible, contactar con el jefe de la expedición. Fuimos recibidos en la pasarela por un joven sonriente, quien aún sonrió más cuando pronuncié la única palabra en japonés que sabía: *Oheio* —buenos días—. Y aquí terminó la conversación, aunque enseguida aparecieron unos cuantos curiosos hijos del Sol Naciente y alguno de ellos entendían un poco de inglés. Aunque a decir verdad no conseguimos mucho. Dedujimos que el *Kainan Maru* había estado navegando en dirección a la tierra del Rey Eduardo VII, pero no llegamos a saber si habían intentado bajar a tierra o no.

Como tanto el capitán del barco como el jefe de la expedición tenían que ir a dormir, no quisimos prolongar nuestra visita; aunque no nos marchamos hasta que el simpático primer oficial nos ofreció un vaso de vino y un cigarro en el camarote de derrota. Con la invitación de que volviésemos al día siguiente y el permiso para tomar unas fotos, nos volvimos al *Fram*, aunque nuestro proyecto de realizar una segunda visita a los amigos japoneses no pudo llevarse a cabo. Ambos barcos se hicieron a la mar durante la tormenta que duró toda la noche, y antes de que tuviéramos la oportunidad de volver al *Kainan Maru* el equipo del Sur había regresado.

Los días inmediatamente precedentes a la marcha de la expedición hacia el norte coincidieron con el corto verano antártico, justo en el momento en que la rica vida animal se muestra en todo su esplendor en la bahía de las Ballenas.

El nombre de bahía de las Ballenas se debe a Shackleton, y desde luego es muy apropiado. Cuando el hielo del mar se rompe, esta enorme ensenada de la barrera se convierte en el lugar de recreo favorito de las ballenas, de las cuales veíamos bancos de hasta cincuenta ejemplares, disfrutando juntas durante horas.

No teníamos intención de perturbar su pacífico disfrute, aunque la vista de todos estos monstruos, cada uno de los cuales valía una pequeña fortuna, nos tentaba. Era el demonio ballenero el que nos tenía poseídos.

Para el que no tiene especial conocimiento de la industria, es difícil formar una opinión adecuada de si esta parte antártica puede llegar a ser interesante para las empresas balleneras. En cualquier caso, es probable que falte mucho tiempo hasta que esto ocurra. En primer lugar, la distancia al país más cercano habitado es muy grande —más de tres mil kilómetros— y, en segundo lugar, esta ruta se encuentra con un gran obstáculo en forma de cinturón de masas heladas, estrecho y con hielos flotantes en muchas ocasiones, para el que siempre será necesario emplear un barco especialmente construido para el transporte.

Definitivamente, las condiciones meteorológicas que predominan en la bahía de las Ballenas son un obstáculo para establecer una base permanente en ese lugar. Nuestro cuartel de invierno estuvo cubierto por la nieve durante dos meses y para nosotros esto sólo era una fuente de satisfacciones, ya que de esta manera se mantenía más caliente; pero para una estación ballenera, esta situación no sería tan conveniente.

Finalmente, hay que decir que, aunque en la bahía en sí misma se pueden encontrar gran cantidad de ballenas, nos da la impresión de que no ocurre lo mismo al salir al mar de Ross. La especie de ballena más común en la zona era la Finner, seguida de la ballena azul.

En lo que se refiere a las focas, estas aparecen en gran cantidad a lo largo de la barrera sobre el mar helado, permaneciendo allí quietas. Una vez que el hielo se rompe, la bahía de las Ballenas se convierte en su lugar favorito de reposo durante el verano. Esto se debe a que esta situación les ofrece la posibilidad de un fácil acceso a la superficie seca, donde se pueden abandonar a su ocupación preferida: tomar baños de sol.

Durante nuestra estancia debimos matar una doscientas cincuenta, la mayoría de ellas durante el otoño inmediato a nuestra llegada. Esta pequeña incursión no tuvo efectos apreciables. Las numerosas supervivientes, que habían sido testigos de la muerte de sus compañeras, no llegaron a apreciar que la bahía de las Ballenas se hubiera convertido en un lugar poco seguro para residir.

Ya a principios de septiembre, mientras el hielo aún se adentraba varias millas en el mar de Ross, la primera foca encontró la forma de salir a la luz del día a través de una de las grietas que aparecían a causa de la presión. Para nosotros, esto fue la primera señal de la primavera; para la foca, un salto a la eternidad.

De las tres distintas especies con las que nos encontramos —la foca de Weddell, la foca leopardo y la foca cangrejera—, las primeras eran las más numerosas. Las focas de Weddell son animales extremadamente torpes, y para ellas no existían las prisas; evidentemente, me refiero a sus movimientos fuera del agua. Un macho en edad adulta es casi tan grande como una morsa y su peso ronda los cuatrocientos kilos. Una pequeña y ridícula cabeza corona su pesado cuerpo, su boca está provista de dientes tan inocuos como los de una vaca lechera. El color de la piel varía de un gris claro a un marrón oscuro.

La foca leopardo o leopardo marino es una especie que raramente se encuentra por estos lugares. En realidad, no en el interior de la bahía; los pocos especímenes que vimos se encontraban sobre la placa del hielo que formaba el mar helado. Y la verdad, puedo asegurar que no vimos más de dos ejemplares. Los leopardos marinos son más peligrosos que sus primas, las focas de Weddell. Sus tamaños son similares, pero estos son más despiertos y ágiles; tienen una boca llena de largos y afilados dientes y están dispuestos a usarlos como armas. Si hay que acercarse a ellos, ha de hacerse con mucha precaución, y dentro del agua pueden ser unos adversarios extremadamente peligrosos.

El nombre de las focas cangrejeras quizá pueda evocar la idea de alguna furiosa criatura; en ese caso estamos equivocados. El animal con ese nombre es, sin la menor duda, el más manso de las tres especies. Tiene más o menos el mismo tamaño que las focas de nuestra latitudes, activas y rápidas en sus movimientos y en constante ejercicio físico, saltando de manera continua del agua a la placa de hielo. Incluso sobre el hielo pueden avanzar tan rápido, que un hombre tiene que esforzarse al máximo para lograr mantener la misma velocidad. Su piel es de un precioso color gris, con un brillo plateado y pequeños puntos oscuros.

Frecuentemente la gente se pregunta si la carne de foca no sabe a lubricante de engrasar trenes. Es un pensamiento muy común. Y es un error. La grasa y su sabor sólo están presentes en la parte exterior de la piel, de unos centímetros de grosor, la cual sirve a la foca de armadura protectora. La carne es sí no contiene grasa. Por otro lado, es extremadamente rica en sangre y su sabor, consecuentemente, recuerda a la morcilla. La carne de las focas de Weddell tiene un color bastante oscuro, y cuando se pone en la sartén se vuelve totalmente negra. La de las focas cangrejeras tiene más o menos el color de la ternera y, según nuestro parecer, de una u otra forma, el sabor también es igual de bueno. Para nuestro consumo siempre cazábamos estas.

Los pingüinos los encontramos tan divertidos como útiles nos resultaron las focas. Mucho se ha escrito sobre estas interesantes criaturas, y se han filmado y fotografiado tantas veces que todo el mundo está familiarizado con ellos. De todas formas, quien ve un pingüino vivo por primera vez siempre se siente atraído e interesado, tanto por el solemne pingüino emperador, de casi un metro de altura, como por el pequeño e inquieto adelia.

No sólo por su andar erguido, sino por sus modales y travesuras, esas aves recuerdan en gran medida a los seres humanos. Muchas veces se ha dicho que un pingüino emperador recuerda a «un caballero con traje de etiqueta», y ciertamente la semejanza es notable. Y esta aumenta cuando el emperador —como hace siempre— se aproxima a un extraño realizando una serie de ceremoniosas reverencias; así demuestra su buena educación. Cuando esta ceremonia termina, el pingüino se queda junto al extraño; está totalmente confiado y no siente ninguna clase de miedo si uno se aproxima lentamente a él. Por otro lado, si alguien se acerca muy rápido o le toca, siente miedo y huye apresuradamente. Sin embargo, a veces ocurre que muestra actitud de lucha; entonces es mejor quedarse fuera del alcance de sus aletas, ya que son unas poderosas armas que pueden romper fácilmente el brazo de un hombre. Si uno quiere atacarle, debe hacerlo justo por detrás, sujetando las aletas fuertemente al mismo tiempo que las dobla hacia atrás sobre la espalda; entonces la lucha ha terminado.

El pequeño pingüino adelia siempre es cómico. Si alguien se reúne con un grupo de estos cotillas, el más serio de los observadores se verá forzado a romper a reír. Durante nuestras primeras semanas de estancia en la bahía de las Ballenas, mientras descargábamos las provisiones, siempre era una distraída bienvenida contemplar el grupo de pingüinos adelia, en grupos de una docena más o menos, que de repente saltaban fuera del agua, como obedeciendo una voz de mando, y permanecían quietos durante unos momentos, asombrados por lo que veían. Una vez que se habían repuesto de la sorpresa, normalmente volvían a sumergirse en el mar, pero su curiosidad de nuevo les llevaba a salir fuera del agua para mirar, esta vez desde más cerca.

En contradicción con su calma y relativo autocontrol, el pingüino emperador posee un fiero temperamento, el cual le hace ser agresivo ante cualquier ligera interferencia en sus costumbres; cosa que, evidentemente, aun les hace ser más divertidos.

Los pingüinos son aves de paso; permanecen durante el invierno en varios grupos de islas esparcidas por el sur del océano. Cuando llega la primavera se adentran en la Antártica, donde establecen sus colonias, por lo general sobre suelo desnudo. Tienen un pronunciado gusto por deambular y tan pronto como las crías crecen, todos, jóvenes y viejos, comienzan su viaje juntos. Sólo a modo de turistas los pingüinos visitaron *Framheim* y sus alrededores; evidentemente, por nuestra vecindad no había suelo desnudo, con lo que no se les ofrecía un lugar de residencia. Por esta razón vimos relativamente pocos; un emperador era una visita más bien extraña. Pero las pocas ocasiones en las que nos encontramos con esta peculiar «gente», permanecen entre los más encantadores recuerdos de nuestra estancia en la bahía de las Ballenas.

Capítulo XVI. El viaje del *Fram*

Por el teniente primero THORVALD NILSEN

I. De Noruega a la barrera

Después de someter al *Fram* a numerosas reparaciones en los astilleros de Horten, cargamos provisiones y equipos en Christiania y zarpamos el 7 de junio de 1910. Según el plan, primero haríamos un crucero oceanográfico de unos dos meses de duración por el Atlántico Norte y de ahí volveríamos a Noruega, donde el *Fram* atracaría para cargar los equipos que faltaban, así como los perros.

En muchos sentidos, este crucero oceanográfico fue todo un éxito. En primer lugar, nos familiarizamos con el barco y dejamos todo limpio y en orden para el gran viaje que nos esperaba; pero lo mejor de todo fue la valiosa experiencia que adquirimos con nuestro motor auxiliar. Era un motor Diésel de 180 CV construido para que funcionase con aceite, del que cargamos 90.000 litros (unos 19.800 galones). En relación con esto, podemos decir que consumía unos 500 litros (unos 110 galones) al día, lo que significa que la autonomía del *Fram* era de unos seis meses. Los primeros días funcionó de manera satisfactoria, pero después comenzó a ir cada vez más y más lento, hasta que finalmente se paró. Después de esto, le pusimos de nombre «la tosferina». Esto ocurrió varias veces durante el viaje; constantemente había que desmontar los pistones para limpiarlos y quitarles una espesa grasa que se les quedaba adherida. Como toda la expedición al polo Sur podría depender de que el motor funcionase de manera eficiente, acortamos el viaje y, después de tres semanas, pusimos

rumbo a Bergen, donde cambiamos el aceite por parafina refinada a la vez que revisaban el motor.

Desde entonces el motor funcionó perfectamente.

Desde Bergen nos dirigimos a Christiansand, donde el *Fram* echó amarras y, como ya he mencionado, cargamos el resto de equipos, los perros y su comida. Cuando dejamos Noruega, los seres vivos a bordo eran diecinueve hombres, noventa y siete perros, cuatro cerdos, seis jaulas con palomas y un canario.

Finalmente, estábamos preparados para dejar Christiansand el jueves 9 de agosto de 1910, y a las nueve en punto de la noche levamos anclas y el motor se puso en marcha. Después de tantos preparativos, no cabe duda de que todos estábamos contentos de zarpar. Como el momento de la partida no se había hecho público, tan sólo el práctico del puerto y unos cuantos allegados nos acompañaron en el momento de salir. Hacía un tiempo maravilloso y todo el mundo permaneció en cubierta a la luz de las estrellas durante mucho tiempo, contemplando cómo desaparecía la tierra lentamente. Los noventa y siete perros estaban atados con cadenas alrededor de la cubierta, sobre la cual también llevábamos carbón, aceite, madera de construcción y otras cosas, con lo que no había mucho espacio por donde moverse.

El resto del barco estaba completamente lleno. Por dar algún ejemplo, en el salón de proa habíamos colocado cuarenta y tres cajas para los trineos, repletas de libros, regalos de navidad, ropa interior y cosas similares. Además de todo esto, cien juegos completos de arneses para los perros, todos nuestros esquís con sus bastones, botas para la nieve, etc. Los artículos más pequeños se guardaron en los camarotes, repartidos entre cada uno de los componentes de la tripulación. Cuando me quejaba, cosa que ocurría frecuentemente, porque no sabía dónde colocar una cosa u otra, el jefe de la expedición por lo general decía: «¡Oh, está bien, lo puedes dejar en tu camarote!», y esto ocurría con cualquier cosa imaginable, desde mapas y material de escritorio, hasta bidones de parafina y cachorros recién nacidos.

Como la historia de este viaje ya ha sido contada, podemos pasar sobre ello de manera rápida. Después de mucho retraso a causa de los vientos del

canal de la Mancha, finalmente encontramos los vientos alisios del nordeste a la latitud de Gibraltar, y el 6 de septiembre llegábamos a Madeira.

El 9 de septiembre a las 9 de la noche levamos ancla por última vez y dejamos Madeira. Tan pronto como nos alejamos de tierra, tomamos de nuevo los vientos alisios del nordeste que nos llevaron más o menos cómodamente hasta la latitud 11° N.

A nuestra salida de Madeira, asumí el turno de guardia de 4 a 8 de la mañana; Prestrud y Gjertsen se repartieron el resto de las horas del día.

Para lograr que el barco alcanzase una mayor velocidad, se aparejaron unas velas auxiliares con la tela de unos toldos; desde luego no incrementó mucho nuestra velocidad, pero no cabe duda de que algo nos ayudó.

La temperatura más alta registrada fue de 29° C. Mientras navegamos con vientos alisios vimos continuamente peces voladores, aunque creo que no se les pudo encontrar sobre cubierta, pues inmediatamente los perros daban buena cuenta de ellos.

Por los alrededores de la latitud 11° N perdimos los vientos alisios y entramos en el «cinturón de las calmas», que se extiende hacia ambos lados del ecuador, entre los alisios del nordeste y los del sudeste. Por regla general, aquí se pueden encontrar violentas ráfagas de lluvia; para los veleros en general y para nosotros en particular, estas fuertes lluvias eran bienvenidas, ya que podíamos llenar los depósitos. Desgraciadamente, tan sólo un día nos vimos agraciados con la lluvia y esta vino acompañada de fuertes ráfagas de viento, con lo que no pudimos almacenar toda el agua que quisimos. Toda la tripulación acarreaba agua, algunos incluso utilizaron sus impermeables y terminaron como Dios les trajo al mundo; hasta el jefe, que llevaba un traje blanco tropical y, si no recuerdo mal, zuecos. Al final, todo estaba bastante escurridizo, y el *Fram* comenzó a balancearse sin avisar, con lo que el jefe terminó patas arriba sentado sobre la cubierta mientras se echaba encima el cubo de agua. «Todo sea por la patria, no importa». Recogimos unas tres toneladas de agua al terminar el chaparrón que, con todos los depósitos llenos, hacían una cantidad de unas treinta toneladas; más adelante, durante el viaje, llenamos algún que otro cubo, aunque nunca era demasiado; de no haber sido cuidadosos con el gasto, nuestras reservas no nos habrían durado mucho.

El 4 de octubre cruzamos el ecuador. Los vientos alisios del sudeste no fueron tan buenos como esperábamos, con lo que tuvimos que utilizar el motor de manera constante.

A comienzos de noviembre llegamos al cinturón de vientos del oeste o, como se les conoce, los «cuarenta rugientes» (*rouring fourties*), y desde ese momento navegamos en gran medida siempre ciñendo hacia el este. Aquí fuimos muy afortunados, pues tuvimos fuertes vientos durante casi siete semanas. Descubrimos lo que era navegar en el *Fram* con mar gruesa; se balanceaba de manera constante y endiabladamente, con lo que no había ni un momento de reposo. Los perros eran lanzados hacia atrás y hacia adelante sobre la cubierta y, cuando uno caía sobre otro, lo tomaban como una afrenta personal y comenzaban a pelearse. Pero a pesar de todo, el *Fram* es un barco de primera, pues es muy difícil navegar en todo tipo de aguas. De no haber sido el *Fram*, los perros lo hubieran pasado aún peor.

El tiempo en los «cincuenta neblinosos» (*foggy fifties*) variaba entre tormentas, calmas, nieblas, ventiscas y otras delicias similares. Como norma, el motor siempre estaba preparado en caso de que tuviéramos la mala suerte de que un iceberg se nos acercara de manera peligrosa. Afortunadamente, no nos encontramos con ninguno de ellos hasta la madrugada del 1 de enero de 1911, cuando vimos algunos típicos icebergs antárticos, es decir, totalmente planos. Nuestra latitud entonces estaba un poco por encima de los 60° S, y no nos hallábamos muy lejos de la zona de icebergs. Durante los primeros días navegamos hacia el sur sin ver otra cosa que icebergs dispersos y un notable aumento de témpanos de hielo, lo cual nos indicaba que nos encontrábamos muy cerca de nuestro destino. Hacia las diez de la mañana del segundo día entramos en una zona donde seguían apareciendo hielos a la deriva; había nieblas, y aun así mantuvimos nuestro rumbo directo hacia la Bahía de las Ballenas, donde se encontraba nuestro destino final.

Encontramos una buena cantidad de focas tumbadas sobre los témpanos de hielo, y cazamos algunas. Tan pronto como subimos a bordo la primera de las focas, todos nuestros perros pudieron comer carne por primera vez desde Madeira; les dimos tanta como quisieron, y comieron tanta como pudieron. Nosotros también tuvimos nuestra ración de carne de foca, y

desde aquel momento tuvimos filetes de foca para desayunar todos los días; su gusto era excelente, sobre todo para nosotros, pues la única carne que habíamos comido en medio año estaba enlatada. Junto con el filete siempre se servían arándanos, lo que aun hacía que la carne fuera más apreciada. La foca más grande que capturamos sobre la placa de hielo tenía unos tres metros y medio de longitud y pesaba cerca de media tonelada. También cazamos unos cuantos pingüinos, la mayoría de ellos de la especie adelia; eran extraordinariamente divertidos y más curiosos que ningún otro animal. Cuando alguno nos divisaba, se acercaban todos en grupo para ver más de cerca a los inesperados visitantes. Si se ponían demasiado pesados no dudábamos en cazarlos por su carne, sobre todo por el hígado, que era excelente. Ahora los albatros, que nos habían seguido desde el cinturón de vientos del oeste, se habían marchado, y en su lugar llegaron los hermosos petreles blancos y los antárticos.

Mientras cruzamos esta zona de témpanos, la niebla fue casi continua. Sólo en la noche del día 5 tuvimos sol y buen tiempo; fue la primera vez que contemplamos el sol de medianoche. Es difícil imaginar una mañana más bonita: una claridad radiante, con hielo abundante por todos lados, hasta donde alcanzaba la vista; los canales de agua entre los témpanos brillaban al sol y los cristalinos hielos relucían como miles de diamantes. Era una pura delicia subir a cubierta y respirar el aire fresco; de repente, uno se sentía un hombre nuevo. Creo que todos a bordo encontraron este paso a través de los témpanos como lo más interesante de todo el viaje; por supuesto, era el encanto de la novedad. Para los que nunca habían estado antes en los hielos, yo entre ellos, y que tampoco habían salido de caza, correr detrás de las focas y pingüinos se convirtió en una especie de entretenimiento que nos hacía sentirnos como niños.

A las diez de la noche del día 6 dejamos atrás la zona de los témpanos de hielo, travesía que nos llevó cuatro días exactos; habíamos sido extremadamente afortunados y el *Fram* había cruzado por entre los hielos fácilmente.

Una vez fuera de los témpanos, nuestro rumbo nos llevó por el mar de Ross a la bahía de las Ballenas, que según nuestras estimaciones encontraríamos a unos 164° de longitud oeste. En la tarde del día 11, justo

frente a nosotros, observamos una franja luminosa producida por una gran acumulación de hielo, algo parecido a como si nos aproximásemos a una gran ciudad durante la noche. Estábamos seguros de que esta claridad no podía ser otra cosa que la barrera de Ross, así llamada después de que sir James Clark Ross fuese el primero en descubrirla en 1841. La barrera es una pared de hielo, de varios cientos de kilómetros de longitud y de unos treinta metros de altura, la cual forma el límite del mar de Ross. Estábamos muy interesados en ver como era, desde luego, aunque a mí, finalmente, no me resultó tan imponente como la había imaginado, quizá debido a que, después de haber leído tantas descripciones sobre ella, me era muy familiar. De esas descripciones yo esperaba encontrar una apertura, relativamente estrecha, que nos tendría que dar paso a la bahía del Globo, como mostraban las fotografías que teníamos, anteriores a nuestra llegada; pero según avanzábamos el día 12 a lo largo de la barrera, no pudimos encontrar ninguna entrada. En la longitud 164° oeste, por otro lado, había una gran abertura en la pared, formando un cabo (cabo Oeste); desde aquí, hasta el otro lado de la barrera y hacia el sur, había unos trece kilómetros, y hasta donde alcanzaba la vista, se nos presentaba una bahía llena de témpanos sueltos. Continuamos hacia el este, a lo largo de la barrera, fuera del alcance de estos hielos a la deriva, hasta pasada la medianoche, pero como no conseguimos encontrar la bahía del Globo volvimos al cabo antes mencionado, donde permanecimos durante toda la mañana del día 13, pues el hielo a la deriva era demasiado abundante como para permitirnos hacer ningún progreso. Sin embargo, después de mediodía, los hielos flotantes comenzaron a salir a la deriva, al mismo tiempo que nos adentrábamos en la bahía, avanzando en su interior cuanto pudimos; amarramos el *Fram* al pie del hielo en el lado oeste de la gran bahía donde habíamos entrado. Lo que probaba que la bahía del Globo y alguna otra más se habían fusionado para formar una gran barrera, exactamente como lo describe sir Ernest Shackleton, quien la bautizó como bahía de las Ballenas.

Después de amarrar aquí, el jefe y uno o dos más bajaron a reconocer el terreno, pero comenzó a nevar de manera bastante abundante y, hasta donde recuerdo, no pudieron hacer otra cosa que confirmar que el extremo sur de la barrera descendía apaciblemente, formando una pendiente hasta el mar

helado, pero entre la parte más alejada y la pendiente había mar abierto, por lo que no pudieron seguir más allá. Permanecimos toda la noche amarrados al hielo, del que se desprendían trozos constantemente, y cazamos varias focas y pingüinos. La mañana del día 14 amaneció bastante despejada y disfrutamos de unas espléndidas vistas de los alrededores. Justo en el lado este de la bahía daba la impresión de que había mar abierto; fuimos a lo largo del pie helado y lanzamos amarras el este de la barrera a eso de las tres de la tarde. El cabo de la barrera en el cual nos encontrábamos fue bautizado como Cabeza de Hombre, ya que su perfil era el de un ser humano. Durante todo este tiempo fuimos cazando focas, por lo que cuando llegamos al lugar definitivo donde amarrar el barco ya teníamos gran cantidad de provisiones de carne.

Por mi parte, fui un tanto desafortunado en una de esas cacerías. Había cuatro focas tumbadas al borde del hielo y yo salté con el rifle y cinco cartuchos; no se me ocurrió llevar más cartuchos de reserva, claro está —me considero a mí mismo como un gran cazador—, por lo que pensé que sería suficiente un cartucho por foca. Las tres primeras murieron sin rechistar, pero la cuarta se puso en alerta y huyó lo más aprisa que pudo. Yo disparé mi cuarto cartucho y, aunque la alcanzó, no llegó a matarla, con lo que la foca huyó dejando un reguero de sangre tras ella. No es que me preocupara dejar escapar a una foca herida, pero como aún me quedaba un cartucho y la foca seguía corriendo, quise acercarme lo más posible para hacer un disparo certero. Corrí lo más rápido que pude, pero la foca era más rápida y no conseguía darle alcance. Después de correr medio camino hacia el polo Sur, reuní la fuerza que me quedaba y disparé el último cartucho. No sé si el disparo fue alto o bajo, no tengo ni idea. Lo único que sé es que, cuando llegué a bordo, fui recibido con sonrisas maliciosas y tuve que soportar un montón de bromas.

Como ya se ha mencionado, dejamos Noruega el 9 de agosto de 1910 y llegamos a nuestro destino final el 14 de enero de 1911; durante ese período tan sólo recalamos en Madeira. La barrera está a 25.750 kilómetros de Noruega, una distancia que nos llevó cinco meses recorrer. Desde Madeira habíamos navegado 127 días en mar abierto, con lo que la primera parte de nuestro viaje había llegado a su fin.

II. La salida de la barrera

Tan pronto como amarramos el barco, el jefe, Prestrud, Johansen y yo subimos a la barrera para hacer un reconocimiento. La ascensión desde el mar helado hasta arriba era buena, una pendiente perfecta. A una distancia de un kilómetro desde el barco, encontramos un buen lugar para el campamento provisional de los perros, y algo más de un kilómetro más hacia el sur encontramos un lugar donde colocar la casa, sobre la ladera de una colina, donde estaría más protegida de los fuertes vientos del sudeste que según anteriores descripciones eran los más abundantes. Arriba, sobre la barrera, todo estaba tranquilo, no había ningún signo de vida; en verdad, ¿qué tipo de vida podría haber? Continuamos aquel delicioso viaje en esquís un poco más hacia el sur, y después de un par de horas volvimos al barco. Entre tanto, la caza de focas continuaba, y mucho más que tendría que continuar, pues sobre el hielo había varios cientos de ellas.

Después de una travesía tan larga y con tantos obstáculos a bordo, debo decir que fue muy agradable tener suelo firme bajo nuestros pies y espacio para moverse libremente. Evidentemente, los perros pensaban lo mismo; cuando les bajamos del barco se revolcaron sobre el hielo y corrieron por los alrededores, locos de placer. La mayor parte de nuestra estancia la dedicamos a recorrer la zona con los esquís y a cazar focas, lo que fue un cambio muy aceptable.

El domingo día 15 lo dedicamos a colocar las tiendas en el campamento provisional de los perros y en *Framheim*, que fue como bautizamos a nuestro cuartel de invierno. Empleamos un equipo de perros y, como no estaban acostumbrados a tirar del trineo, no nos sorprendió que algunos se quedasen tumbados, otros se pelearan y algún otro quisiera subir al barco; era complicado que se diesen cuenta de lo serio de la situación y comprendieran que los buenos tiempos habían llegado a su fin. El lunes todos los perros habían desembarcado, y al día siguiente comenzamos a bajar las provisiones a la orilla.

La descarga de las cajas se hizo de la siguiente forma: el equipo del barco sacaba de las bodegas y colocaba sobre cubierta tantas cajas como se podían llevar en un viaje; como los trineos ya estaban fuera del barco, la cajas se descargaban deslizándolas por una rampa, lo cual era más rápido. No podíamos dejar las cajas sobre el hielo antes de que volviesen los trineos, ya que corríamos el riesgo de que el hielo se partiese, por lo que nos veíamos obligados a dejar todas a bordo para evitar perderlas. Durante la noche no se dejaba ninguna sobre el hielo.

Antes de que llegáramos al hielo, contábamos con perder la mitad del tiempo —esto es, según las descripciones que teníamos, calculábamos que debido al mal tiempo la mitad de los días el *Fram* se vería obligado a soltar amarras—. Finalmente tuvimos más suerte de la que podíamos haber deseado y sólo nos vimos obligados a zarpar en dos ocasiones. La primera vez fue la noche del 25 de enero, cuando tuvimos un fuerte viento del norte con algo de oleaje, de forma que el barco golpeaba contra el hielo. Los témpanos a la deriva se acercaban hacia nosotros, por lo que, para no ser alcanzados por ningún iceberg que pudiera llegar de improviso a este punto de la barrera que habíamos llamado Cabeza de Hombre, levamos amarras y zarpamos. Cuando el equipo de tierra llegó a la mañana siguiente, como era habitual, vieron con asombro que el *Fram* se había marchado. Durante el día el tiempo fue mejorando y a mediodía tratamos de regresar, pero la bahía estaba repleta de hielos a la deriva y no pudimos acercarnos al pie del hielo. A eso de las nueve de la noche comprobamos que los hielos habían dejado paso abierto; hicimos otro intento y a medianoche echamos amarras de nuevo.

Hay que decir que aquél no fue un día perdido para el equipo de la orilla, pues el día anterior Kristensen, L. Hansen y yo habíamos salido con los esquís y cazado cuarenta focas, que fueron llevadas a la estación mientras el barco permaneció fuera.

Sólo tuvimos que dejar nuestro amarradero una o dos veces más, hasta que el 7 de febrero, cuando casi todo el hielo había abandonado la bahía, pudimos lanzar amarras justo bajo la barrera, donde permanecimos en paz hasta que concluyeron finalmente todos los trabajos.

Había mucha vida animal a nuestro alrededor. Unas cuantas ballenas se acercaron a nuestro barco para observar a este inesperado visitante. Sobre el hielo, las focas llegaban justo hasta donde estaba el barco, al igual que tanto grandes como pequeños grupos de pingüinos, para observarnos. Estos últimos eran extremadamente curiosos. Dos pingüinos emperador se acercaban a menudo hasta el amarre para mirarnos desde uno de los anclajes de hielo o arrastrándose sobre alguna de las maromas, mientras ponían sus cabezas de lado y farfullaban; terminamos por bautizarlos como «El jefe del puerto y su señora».

Un gran número de aves —gaviotas, petreles blancos y antárticos— volaba alrededor del barco, lo que nos proporcionó buenos platos de «perdiz asada».

En la mañana del 4 de febrero, sobre la una de la madrugada, Beck, el vigilante, me llamó para darme la noticia de que un barco se acercaba. Imaginé que se trataba, por supuesto, del *Terra Nova*; debo confesar que no tenía muchas ganas de volverme para verlo. De todas maneras izamos nuestro pabellón.

Tan pronto como lanzó amarras, Beck me anunció que algunos hombres habían desembarcado, presumiblemente para ver la casa. No consiguieron encontrarla, y a las tres de la madrugada Beck bajó de nuevo de su puesto y me dijo que subían a bordo. Salí a recibirlos. Eran el teniente Campbell, el jefe del segundo grupo de tierra del Capitán Scott y el teniente Pennell, comandante del *Terra Nova*. Naturalmente, hicieron un montón de preguntas y se les hizo difícil creer que era realmente el *Fram* el barco allí fondeado. En un principio nos tomaron por balleneros. Se ofrecieron a llevar nuestros correos a Nueva Zelanda, pero no teníamos cartas que enviar, por lo que declinamos amablemente su oferta. Más tarde los oficiales del *Terra Nova* fueron a visitar *Framheim* y Prestrud, el jefe y yo comimos con ellos. A eso de las dos de la tarde el *Terra Nova* zarpaba de nuevo.

El viernes 16 de febrero parte del equipo de tierra comenzó el primer viaje para construir almacenes. Nosotros hicimos limpieza, rellenamos los depósitos de agua con nieve y dejamos el barco preparado para zarpar. Todo estaba terminado la tarde del día 14.

III. De la bahía de las Ballenas a Buenos Aires

El grupo de hombres del *Fram* estaba formado por diez hombres: Thorvald Nilsen, L. Hansen, H. Kristensen y J. Nödtvedt; H. F. Gjertsen, A. Beck, M. Rönne, A. Kutschin y O. K. Sundbeck. Los cuatro primeros formaban un turno de guardia, de ocho a dos, y los últimos cinco otro de dos a ocho. Finalmente, aunque no el último, estaba K. Olsen, nuestro cocinero.

Una vez preparados para zarpar, soltamos amarras del hielo de la barrera a la 9 de la mañana del 15 de febrero de 1911. Hassel, Wisting, Bjaaland y Stubberud bajaron para vernos partir. Como durante los últimos días el hielo se había partido en la parte final de la bahía, nos dirigimos hacia el sur todo lo que pudimos con el fin de realizar un sondeo; la máxima profundidad medida fue de 155 brazas y ¾ (285 metros). La bahía terminaba en una cresta de hielo en su lado este, la cual continuaba en dirección norte, por lo que el punto donde nos detuvimos en la bahía era el punto más austral que ningún barco había conseguido alcanzar. La latitud más extrema alcanzada fue 78° 41’ S. Cuando el *Terra Nova* nos visitó, nuestra latitud era de 78° 38’ S.

Los últimos dos días antes de nuestra marcha habían sido muy tranquilos y una densa niebla cubría toda la bahía; era tan espesa que el *Fram* perdió totalmente el rumbo y tuvimos que ir tanteando hasta que entramos en el canal. Cientos de focas permanecían tumbadas sobre los témpanos, pero como teníamos gran cantidad de reserva de carne las dejamos vivir en paz.

Antes de que el jefe comenzara a montar los almacenes, me dio las siguientes órdenes:

> «Al teniente primero Thorvald Nilsen.
>
> Con la marcha del *Fram* de la barrera de hielo, asumirás el mando a bordo. De acuerdo al plan que mutuamente hemos establecido:

1. navegarás directamente a Buenos Aires, donde realizarás las reparaciones que sean necesarias, cargarás provisiones y completarás la tripulación. Una vez llevado a cabo,

2. navegarás desde Buenos Aires para llevar a cabo observaciones oceanográficas en el sur del océano Atlántico. Sería deseable que pudieras investigar las condiciones entre Sudamérica y África en dos sectores. De todas formas, estas investigaciones dependerán de las condiciones del clima y del tiempo de que dispongas. Llegado el momento volverás a Buenos Aires, donde terminarás de realizar los preparativos para

3. regresar a la barrera de hielo para recoger al grupo de tierra. Cuanto antes puedas realizar el viaje a la barrera en 1912, mejor. No digo fechas, ya que todo depende de las circunstancias, dejando todo a tu criterio.

En todo lo que concierne a los intereses de la expedición, te dejo libertad de movimientos.

Si al volver a la barrera encontrases que yo me encuentro enfermo o quizá muerto, toma el mando de la expedición; lo dejo todo en tus manos y te ruego muy encarecidamente que procures llevar a cabo el plan original de la expedición, la exploración de la cuenca del polo Norte.

Gracias por todo el tiempo que hemos estado juntos y espero que cuando nos encontremos de nuevo los dos hayamos alcanzado nuestras respectivas metas.

Sinceramente,

ROALD AMUNDSEN».

Cuando Sir James Ross estuvo por estas agua por vez primera, en 1842, dejó anotado «apariencia de tierra» en la longitud 160° oeste y sobre la latitud 78° sur. Después de esto, el capitán Scott llamó a esta tierra «Tierra del Rey Eduardo VII». Uno de los objetivos del *Terra Nova* era explorarla; pero cuando nos reunimos con el barco el 4 de febrero, nos dijeron que por culpa de las condiciones del hielo no habían sido capaces de desembarcar. Ni un solo hombre pudo poner pie en tierra, por lo que pensé que podría ser interesante ir para ver cómo era. Consecuentemente cambiamos nuestro rumbo al nordeste, a lo largo de la barrera. Durante la noche se levantó una espesa niebla sobre el mar, aunque podíamos ver la barrera sobre nuestras cabezas. De repente, un altísimo iceberg surgió junto a nosotros, por lo que viramos el timón para alejarnos a aguas más limpias de hielos. El *Fram* se gobernaba espléndidamente, siempre que se hiciese debidamente y era capaz de girar sobre sí mismo, lo que nos daba mucha tranquilidad.

Según avanzaba el día, el tiempo fue aclarándose más y más, y a mediodía estaba completamente despejado. A estribor veíamos la alta barrera y, rodeándonos por todos lados, unos cincuenta icebergs, grandes y pequeños. La barrera se alzaba unos treinta metros en el borde, hasta alcanzar cerca de trescientos cincuenta metros.

Seguimos la barrera a una cierta distancia, pero en las proximidades del cabo Colbeck nos encontramos con hielos a la deriva y, como no deseábamos encontrarnos entre estos y la barrera, pusimos rumbo en dirección noroeste. Con respecto a los hielos, teníamos un inconveniente con nuestra hélice, ya que al ser de latón se desgastaba con facilidad y había que remplazarla de vez en cuando. Era imperativo su cambio, y debíamos hacerlo lo antes posible, antes de entrar entre las placas de hielo. Habíamos ido a lo largo de la barrera durante día y medio sin ver tierra, por lo que cambiamos el rumbo en dirección noroeste hacia mar abierto; después de cierto tiempo encontramos vientos del este, con lo que pudimos desplegar las velas. Vimos tierra cubierta de nieve y su resplandor durante toda la noche.

La fecha aún no había cambiado, pero como el día tiene que pasar, se cambió a 15 de febrero[32].

A mediodía del 16 sacamos la hélice, y en la tarde del 17 el trabajo estaba terminado; todo un récord teniendo en cuenta la temperatura. Estupenda labor la de nuestros mecánicos.

En la noche del 15, desafortunadamente, vimos el sol de medianoche por última vez. La misma noche avistamos algo oscuro en la proa de babor; con la luz que teníamos parecía como un islote. Preparamos las sondas y todos los que estábamos allí mirando nos sentimos como grandes descubridores. Yo me estaba preguntando cuál sería el nombre más apropiado para el islote, pero mira por dónde el «descubrimiento» se fue aclarando —bueno, el nombre fue un tanto prosaico, «El islote de la ballena muerta»— y resultó ser una enorme e hinchada ballena a la deriva, cubierta de pájaros.

Nuestro rumbo noroeste era más bien lento, navegábamos impulsados tan sólo con las velas. La mañana del día 17 vimos brillar hielos por la proa de estribor y a eso de mediodía estábamos muy cerca de la placa de hielo;

aquí era bastante gruesa y se levantaba por la presión, con lo que intentar atravesarla estaba fuera de lugar, así que nos vimos obligados a seguir el borde del hielo hacia el oeste. Exactamente a proa vimos el cielo con el mismo resplandor que por encima de la barrera, lo que podría indicar que esta cambiaba de dirección hacia el norte y noroeste; además, las masas de hielos aparecían más presionadas en esta zona, como si de una u otra forma encontraran alguna obstrucción, probablemente la misma barrera. Cuando nos marchamos en 1912 los hielos estaban en el mismo lugar y de la misma forma.

Nuestro rumbo aún seguía hacia el oeste a lo largo de la placa de hielo y no fue hasta el día 20 cuando pudimos virar hacia el norte de nuevo. Para variar, ahora teníamos un viento del sudeste, con abundante nieve, por lo que la velocidad era buena. En conjunto, ahora el *Fram* navegaba más fácilmente que en su viaje hacia el sur. El agua fría y el hielo habían limpiado, probablemente, su casco; además, ahora sólo llevaba un tercio de la carga con la que había partido de Noruega.

En la noche del día 20 tuvimos que encender la luz de la brújula de nuevo, pues ahora los días se acortaban rápidamente. Podía ser algo bueno tener noches oscuras cuando estuviésemos en tierra, pero en el mar siempre debería haber luz, especialmente en estas aguas, las cuales son desconocidas y más bien llenas de hielos a la deriva.

A las 4 de la tarde del día 22 nos metimos entre los hielos a la deriva a la latitud 70,5° S y longitud 177,5° E. El hielo era mucho más alto y más peligroso que cuando fuimos hacia el sur, y como tanto hacia el este como hacia el oeste el hielo llegaba hasta donde alcanzaba la vista y se presentaba bastante suelto, tuvimos que intentar atravesarlo por el lugar donde parecía más fácil.

Las focas, que al sur de los hielos nos habían estado siguiendo, decrecieron en número; ahora prácticamente habían desaparecido casi por completo, pero curiosamente vimos unas cuantas sobre la placa de hielo. Afortunadamente la mirada del teniente Gjertsen descubrió a tres de ellas y durante una semana disfrutamos de filetes de foca, popularmente conocidos como «filetes de cocodrilo», tres veces al día. Filetes de foca y arándanos frescos… *¡delicioso!*[33]

Nuestra travesía a través de los hielos era relativamente buena aunque por la noche, desde las once a la una, teníamos que disminuir la velocidad, pues es imposible gobernar el barco con seguridad en la oscuridad de la noche; por la mañana tuvimos una fuerte nevada, con lo que no podíamos ver nada, así que nos vimos obligados a parar el motor. Cuando el tiempo aclaró, a eso de las 9 de la mañana, nos encontramos en un remanso de agua donde no resultaron difíciles las maniobras, era como salir de una bahía. La zona estaba ocupada por más de cien icebergs, muchos de los cuales estaban en contacto unos con otros formando placas de hielo. La salida se encontraba hacia el oeste, hacia donde nos dirigimos, y a eso de las 10 de la noche del 23 de febrero dejamos atrás los hielos y salimos a mar abierto. Nuestra latitud era en ese momento 69° S y longitud 175,5° E.

Es muy curioso encontrar un tiempo tan tranquilo en el mar de Ross; en los dos meses que habíamos estado, aquí raramente tuvimos vientos fuertes. Así, el día 25 a las dos de la madrugada escribí en mi diario:

«… todo es calma, no hay ni una onda en el agua. Los tres hombres que forman el turno de guardia suben y bajan de la cubierta. Continuamente se oye gritar a los pingüinos, *kva*, *kva*, y junto a esto, otro sonido, *tuff*, *tuff*, es el motor a una frecuencia de 220 revoluciones por minuto. ¡Ah, qué motor! Es incansable. Cuando cruzamos el Atlántico se paró después de funcionar sólo ochenta horas, ahora lleva funcionando mil horas sin necesidad de limpiarlo, y… Justo encima de nosotros tenemos la Cruz del Sur, y todo reluce bajo su espléndida luz austral; incluso en la oscuridad de la noche podemos ver brillar el contorno de un iceberg…».

El día 26 cruzamos el círculo polar antártico, y ese mismo día tanto la temperatura del aire como la del agua subieron de 0° C.

Fue una lástima escuchar que nos habíamos comido la última ración de «filete de cocodrilo», aunque tenía la esperanza de conseguir unos cuantos albatros, los cuales comenzamos a ver tan pronto como abandonamos los hielos. Sobre todo se trataba de albatros de ceja negra, aves que volaban incansablemente trazando círculos en solitario alrededor del barco, bastante difíciles de dar caza, ya que raramente picaban los trozos de cerdo que les poníamos como cebo. La primera vez que vi estos pájaros, de grumete, me dijeron que se llamaban curas, ya que eran las almas de los impíos

sacerdotes que esperaban el juicio final, siempre volando y sin poder descansar.

Se suponía que rumbo al cabo de Hornos teníamos que encontrarnos con dos grupos de islas, el grupo de *Nimrod*, sobre 158° O, e isla Dougherty en 120° O, aproximadamente. Estaban marcadas con una «D» (dudosas) sobre las cartas inglesas. El capitán Davis del *Nimrod*, el barco del teniente Shackleton, las buscó, pero no logró encontrarlas; la isla Dougherty dicen haberla avistado en dos ocasiones. El rumbo del *Fram*, por tanto, pasaba junto al grupo de islas Nimrod. Durante un tiempo todo fue bien, pero más adelante y durante toda una semana tuvimos vientos del norte —es decir, vientos de proa—, y cuando por fin volvimos a tener vientos favorables, estábamos muy al sur de estas; no tenía sentido volver hacia el noroeste para buscarlas, pues ciertamente nos hubiera llevado semanas. Consecuentemente, nuestro rumbo pasaba ahora por la isla Dougherty. Tuvimos vientos del oeste durante unas dos semanas y en dos o tres días pensábamos encontrar la isla en cuestión, pero apareció una fuerte tormenta soplando del nordeste que duró tres días y terminó convirtiéndose en huracán. Una vez que todo hubo pasado, según nuestras estimaciones nos encontrábamos a unas ocho millas náuticas al sudeste de la isla; el fuerte oleaje, el cual duró tres días, nos quitó la idea de intentar llegar con la fuerza del motor. Difícilmente podíamos ver el sol ni las estrellas, y durante semanas no pudimos hacer ninguna observación, con lo que nos podíamos haber desviado fácilmente uno o dos grados de nuestro rumbo. Hasta el presente, por tanto, debemos seguir considerando estas islas como dudosas.

Moraleja: amigo mío, deja los viajes de descubrimiento; ¡no es lo tuyo!

Tan pronto como salimos del mar de Ross e hicimos la entrada en el Pacífico sur, el viejo circo comenzó de nuevo; en otras palabras, el *Fram* comenzó su eterno balanceo de un lado a otro. En su momento cumbre, las copas y platos no dejaban de bailar el fandango en la cocina, y los pasajeros sólo tenían un deseo: «¡Estar en Buenos Aires!». Por esa razón no es fácil el trabajo de cocinero en semejantes circunstancias, aunque el nuestro siempre estaba de buen humor, silbando y cantando durante todo el día. El siguiente episodio muestra lo bien que el *Fram* entendía el arte del balanceo.

Una tarde, dos de nosotros estábamos sentados tomando un café sobre una caja de herramientas situada fuera de la cocina. La mala suerte hizo que en una de las sacudidas la cuerda que la sujetaba se soltara, y la caja salió disparada por la cubierta. De pronto se detuvo en seco ante un obstáculo y uno de los que estaba sentado en ella voló por los aires, entrando por la puerta de la cocina, precipitándose sobre el cocinero con un magnífico salto como el de un tigre, para aterrizar con las narices en el suelo en el otro extremo de la cocina, con su taza bien aferrada en la mano a modo de presa, como si fuera algo a lo que pudiera sujetarse. La cara que presentaba después del éxito de su hazaña de vuelo era extremadamente cómica, y los que presenciaron el suceso acabaron con un fuerte ataque de risa.

Como ya he dicho, navegamos muy bien durante un tiempo después de alcanzar el Pacífico, pues durante catorce días seguidos tuvimos buenos vientos; comencé a pensar que habíamos alcanzado los vientos llamados «del oeste». De todas formas, en este mundo no hay nada perfecto: todos los días encontramos icebergs, y ráfagas de nieve o niebla nos incomodaban; por supuesto, de las tres cosas preferíamos lo primero, ya que por lo menos teníamos visibilidad, cosa que no ocurría con la nieve; y, evidentemente, lo peor era la niebla. Algunas veces sucedía que toda la tripulación tenía que subir a cubierta durante la noche para maniobrar ante el avistamiento, y nunca menos de dos hombres se situaban en la proa vigilando. También el motor estaba siempre dispuesto para ponerse en marcha. Un pequeño ejemplo nos mostrará cómo la tripulación estaba preparada en todo momento.

Una tarde de domingo, cuando Hansen, Kristensen y yo estábamos de guardia, el viento comenzó a soplar de proa, con lo que tuvimos que arriar velas. El viento era bastante molesto, pero yo no quería despertar a los demás, ya que necesitaban dormir todo lo que pudiesen. Hansen y yo nos pusimos manos a la obra. Kristensen manejaba el timón y nos ayudaba cuando podía abandonar su puesto. Debido al fuerte viento las velas comenzaron a dar violentas sacudidas, y con el ruido toda la tripulación apareció a toda prisa sobre cubierta y comenzaron a sujetar las velas. En ese preciso momento un iceberg apareció entre la niebla, junto a nuestra proa. No tardamos mucho tiempo en virar, el mismo que los hombres que habían

salido de los camarotes tardaron en volver abajo. Con tan pocas ropas no era un placer estar a la intemperie con vientos tan fríos y niebla. Dormían un sueño tan ligero que el menor ruido les despertaba. Cuando más tarde pregunté a uno de ellos —creo que a Beck— qué creía que estaba sucediendo para subir tan rápido, él contestó que pensaba que íbamos derechos contra un iceberg y que estábamos tratando de cambiar de rumbo.

Esto sucedió una noche que divisamos un iceberg como a unas ocho millas náuticas, lo cual no entrañaba ningún peligro, pero en otras ocasiones habíamos pasado muy cerca de icebergs en mitad del día que sólo habíamos visto aparecer unos minutos antes de que nos dirigiéramos directos a ellos. Como el viaje era largo, por regla general, la navegación era lo más rápida posible, pero dos o tres noches tuvimos que reducir nuestra marcha al mínimo ya que no se podía ver más allá del final del bauprés.

Después de dos o tres semanas de navegación los icebergs fueron decreciendo gradualmente, y yo tenía la esperanza de que en poco tiempo desaparecieran del todo. Pero el domingo 5 de marzo, con un tiempo claro, a eso de mediodía, vimos una gran cantidad de ellos justo frente a nosotros. Uno de los que descansaba de la guardia, quien acababa de salir a cubierta, exclamó: «¿A qué demonios de terrible lío nos está llevando, compañero?». La pregunta no estaba mal planteada, pues durante la tarde nos encontramos con no menos de cien icebergs. Todos tenían forma plana y el mismo tamaño, unos treinta metros, tan altos como el puesto de vigía del palo mayor del *Fram*. No parecían muy deteriorados, pero daba la impresión de que acababan de separarse. Como he dicho, el día estaba claro, con lo que pudimos hacer buenas observaciones (latitud 61° S, longitud 150° O), y como teníamos viento del oeste pudimos virar muy elegantemente, esquivando cada uno de los bloques de hielo. El mar, que durante la mañana llegaba a salpicar la cima de los icebergs con sus olas, poco a poco se fue calmando y por la tarde, cuando todos los hielos quedaban a sotavento, se mostraba tranquilo como si fuera un embarcadero. Durante la noche aún nos encontramos algunos icebergs y al día siguiente sólo contamos veinte.

En varias descripciones de viajes por estas aguas, las opiniones están divididas en cuanto a que las temperaturas disminuyen en las cercanías de un iceberg. Que caen de forma radical cuando te aproximas a la placa de

hielo es totalmente cierto, pero que baje debido a la presencia de algunos icebergs dispersos, sin duda depende de las circunstancias.

Una noche a las doce en punto teníamos una temperatura del agua de 1,2° C, a las cuatro de la madrugada 1° C, y a las 8 de la mañana 0,9° C; a las 6 de la mañana pasamos junto a un iceberg. A las doce del mediodía había subido a 1,05° C. En este caso, uno puede decir que la temperatura avisa, pero por regla general, en latitudes extremas permanece constante antes de pasar un iceberg y después de haberlo pasado.

En Nochebuena de 1911, cuando vimos el primer iceberg de verdad en nuestro segundo viaje hacia el sur, la temperatura bajó en cuatro horas de 2° C a 0,4° C, y así se mantuvo mientras pasábamos los icebergs, después de los cual ascendió rápidamente a 1,6° C.

Creo que en el cinturón de vientos del oeste sí se podría asegurar cuándo se aproximan los hielos. A mediados de noviembre de 1911, entre la isla del Príncipe Eduardo y las islas Crozet (más o menos a 47° de latitud sur) la temperatura descendió. Por la mañana le dije a alguien: «La temperatura del agua está descendiendo como si nos estuviésemos acercando a los hielos». A mediodía de la misma jornada pasamos junto a un pequeño iceberg; la temperatura de nuevo ascendió a su valor normal y no volvimos a encontrar hielos hasta Nochebuena.

El sábado 4 de marzo, el día anterior a encontrarnos una gran cantidad de icebergs, la temperatura descendió de manera rápida de 1,06° C a 0,3° C. No habíamos visto hielos desde hacía casi veinticuatro horas. Al mismo tiempo, el color del agua adoptó un inusual color verde; es posible que nos encontrásemos en una corriente de agua fría. La temperatura se mantuvo baja hasta la mañana del domingo, cuando a las ocho de la mañana subió hasta los 0,39° C; a las doce del mediodía y cerca de un iceberg, teníamos 0,50° C y a una milla a sotavento, 0,56° C. Continuó subiendo y a las cuatro de la tarde, cuando había más cantidad de icebergs, 0,78° C; a las ocho de la tarde 0,89° C, y a medianoche 1° C. Si hubiéramos tenido niebla, nos habríamos separado de los hielos en vez de acercarnos; es muy curioso, también, que la temperatura del agua no fuese más constante con la presencia de tanto hielo; aunque, como ya he dicho, puede ser que estuviésemos bajo la influencia de alguna corriente.

Durante la semana siguiente al 5 de marzo, la presencia de icebergs fue más rara, aunque el tiempo no sufrió ningún cambio. Nuestra velocidad era irreprochable y durante una jornada (de mediodía a mediodía) cubrimos una distancia de doscientas millas náuticas, con una media de ocho nudos y medio por hora, la cual es la mejor que ha conseguido el *Fram* en todo ese tiempo. El viento que había estado soplando del oeste y noroeste, fue cambiando gradualmente a dirección norte y finalmente terminó siendo un huracán del nordeste el domingo 12 de marzo. Citaré lo que escribí en mi diario del día 13 sobre todo esto:

«Bien, acabamos de sufrir el primer huracán desde que navegamos en el *Fram*. La tarde del domingo día 11, el viento cambió a nordeste, era una simple brisa con lluvia. El barómetro se ha mantenido estable entre 29,29 pulgadas (744 milímetros) y 29,33 pulgadas (743 milímetros); el viento no termina de refrescar. De todas formas, recogimos el foque exterior. A medianoche el barómetro descendió a 29,0 pulgadas (737 milímetros) y el viento se ha transformado en fuerte brisa. Recogimos la vela mayor y el foque interior, con lo que sólo teníamos desplegadas la gavia y una vela de cangrejo. La fuerte brisa terminó convirtiéndose en vendaval. A las cuatro de la madrugada del domingo el barómetro descendió de nuevo a 28,66 pulgadas (728 milímetros) y a las seis de la mañana amarramos la gavia.

»El viento aumentó, al igual que el oleaje, aunque no entró mucha agua en el barco. A las ocho de la mañana el barómetro marcaba 28,30 pulgadas (719 milímetros), y a las nueve de la mañana 28,26 pulgadas (718 milímetros), hasta que finalmente dejó de bajar y así se mantuvo hasta mediodía; durante ese tiempo nos azotó un terrible huracán[34]. Las nubes se pusieron muy oscuras, como el chocolate; no recuerdo haber visto nunca un cielo tan feo. Poco a poco el viento fue cambiando en dirección norte, con lo que pudimos desplegar el velamen. Finalmente nuestra quilla se asentó en las olas, y el *Fram* se mostró en todo su esplendor como el mejor velero del mundo. Era extraordinario ver como se comportaba. Enormes olas se levantaban a barlovento, y los que nos encontrábamos en el puente nos dábamos la vuelta para recibirlas de espaldas, diciendo cosas como: “¡Uf, esa ha sido peligrosa!”. Pero para el barco no era cosa seria. A unos cuantos metros apareció una auténtica muralla de agua frente al barco y nos

preparamos para afrontarla. En el momento preciso, el *Fram* giró sobre sí mismo y nos situamos justo encima de la ola, la cual se deslizaba por debajo. ¿Cómo puede alguien sorprenderse de que nos encariñásemos de un barco como este? Entonces descendió a la velocidad del rayo desde la cresta de la ola hasta el punto más bajo, una caída de catorce o quince metros. Cuando bajamos así, sentimos la misma sensación que cuando desciendes doce pisos en un ascensor exprés americano, "como si todas tus entrañas se te subieran hacia arriba". Fue tan rápido que nos pareció que íbamos a despegar de la cubierta. Estuvimos subiendo y bajando de esta forma desde el mediodía hasta el anochecer, hasta que durante la noche el viento fue poco a poco amainando y todo quedó en calma. Asumimos que la tormenta no podía durar mucho debido a su repentina aparición, pues el dicho inglés —"Lo que mucho se anuncia, mucho dura; si apenas se avisa, pasa con premura"— volvió a cumplirse en esta ocasión.

»Cuando el fuerte viento sopla de costado, el *Fram* no se balancea como lo hace normalmente, a excepción de ocasionales vaivenes a sotavento; tampoco entra excesiva cantidad de agua aunque el mar está enfurecido. El vigía bajó tan normal después de hacer su turno y, como alguien acertadamente indicó, todos podrían haberse acostado si no fuera porque teníamos que estar pendientes de los hielos. Y la fortuna quiso que el día del huracán fuese el primero desde que habíamos dejado la barrera en el que no vimos hielos, quizá porque la espuma del agua era tan alta que nos impedía la visión, o porque realmente no había ninguno. Fuera lo que fuese, lo importante es que no vimos hielos. Durante la noche pudimos contemplar la luna llena, lo cual dio al timonel la oportunidad de gritar "¡Hurra!" y con toda la razón, ya que llevábamos mucho tiempo esperando para que la luna nos ayudase a ver si se acercaba algún hielo.

»Con un tiempo como este, bajo la cubierta nunca se nota nada fuera de lo normal. Allí difícilmente se oye el viento; la sala de estar, la cual está situada bajo la línea de flotación, es un lugar totalmente confortable. El cocinero, que prácticamente no sube a cubierta, no reconoce "el mal tiempo" por las tormentas, la niebla o la lluvia, sino por el movimiento del barco. Sobre cubierta no importa lo poco o mucho que sople el viento, siempre y cuando el día esté claro y no sople en contra. Lo poco que se nota

bajo cubierta viene corroborado por el hecho de que ayer por la mañana, mientras soplaba el huracán, el cocinero estaba como siempre silbando su canción, *The Whistling Bowery Boy*. Cuando estaba a medias, me acerqué y le dije que estaba soplando un huracán, por si acaso quería ver cómo era. "¡Oh, sí! —dijo—; podía adivinar que estaba soplando, porque el fuego de la cocina nunca ha funcionado tan bien; los trozos de carbón vuelan por la chimenea"; y siguió silbando el final de su canción. De todas formas, no pudo resistir subir a verlo. No pasó mucho tiempo antes de que volviera a bajar de nuevo con un "¡Te lo prometo, las olas suben hasta el cielo, cómo sopla!". Era más confortable y más cómodo seguir abajo, entre sus pucheros y sartenes.

»Para la cena, que transcurrió como de costumbre entre alegres conversaciones, comimos sopa de guisantes, solomillo asado, un vaso de *aquavit* y pudin de caramelo; como puede verse, al cocinero no se le daba mal abrir latas, incluso con el huracán. Después de la cena disfrutamos de nuestro tradicional cigarro del domingo, mientras el canario, que terminó siendo la mascota de Kristensen, colgado en su jaula, cantaba todo lo fuerte que podía».

El 14 de marzo vimos el último iceberg; durante todo el viaje vimos pasar entre quinientos y seiscientos icebergs.

El viento se mantuvo constante del nordeste durante una semana y media, y comencé a pensar que estaríamos aquí atascados para convertirnos en el Holandés Errante[35]. Teníamos indicios de que apareciese viento del oeste, pero no llegó. La noche del día 17 clareó; ligeros cirros cubrían el cielo y la luna presentaba un anillo a su alrededor. Esto, junto con el fuerte oleaje y el pronunciado descenso del barómetro, mostraba que se avecinaba algún cambio. Y así fue, el domingo 19 de marzo llegó un ciclón. Para maniobrar según las normas y evitar un ciclón en el hemisferio sur, avanzamos trazando un semicírculo. A eso de las cuatro de la tarde del domingo, el barómetro descendió hasta 27,56 pulgadas (700 milímetros), la presión más baja de la que nunca he oído hablar. Desde mediodía hasta las cuatro de la tarde, aunque el viento se detuvo, había mar gruesa. Poco después llegó una tormenta desde el noroeste que en el transcurso de un par

de días se fue moderando, hasta que finalmente todo quedó en una brisa que soplaba desde el mismo cuadrante.

Domingo 5 de marzo, cien icebergs; domingo 12 de marzo, huracán; y domingo 19 de marzo, ciclón: desde luego tres agradables «días de descanso».

Hemos añadido la tercera curva como simple comparación de nuestra travesía nordeste, donde el tiempo fue bueno y tuvimos la misma brisa casi constantemente.

En esta travesía el salón de proa se convirtió en un refugio de marineros, donde Rönne y Hansen hacían las guardias. El de popa se utilizó como habitación para todo, pues era más caliente y más tranquilo que el de la parte delantera.

Parecía como si las tormentas equinocciales hubiesen terminado a mediados de marzo, ya que tuvimos muy buen tiempo el resto del camino hasta Buenos Aires. Atravesamos el cabo de Hornos el 31 de marzo con un tiempo excelente: una ligera brisa del oeste, ninguna nube en el cielo y un ligero oleaje del oeste. ¿Quién iba a imaginar que en esta parte íbamos a encontrar mejor tiempo? Y además en marzo, el mes más tormentoso del año.

El teniente Gjertesen y Kutschin recogían continuamente plancton; la sonrisa inundaba sus caras cuando tenían la ocasión de conseguir uno o dos «renacuajos» en la red que arrastraban.

Desde las islas Malvinas en adelante limpiamos y pintamos el *Fram*, de forma que al hacer su aparición en Buenos Aires no tuviera una presencia demasiado «polar».

Una circunstancia curiosa digna de mención es que la nieve con la que llenamos nuestros depósitos de agua no se fundió hasta que llegamos a Río de la Plata, lo que demuestra que las bodegas del *Fram* mantienen una temperatura constante.

A eso del mediodía del Domingo de Pascua entramos en el estuario de Río de la Plata, aunque no divisamos tierra. El tiempo fue perfecto durante la noche: brisa del sur, luna y estrellas; avanzamos por el río haciendo sondeos y observaciones de las estrellas hasta la una de la madrugada del lunes, cuando tuvimos justo frente a nosotros el buque faro *Recalada*. No

habíamos visto ningún faro desde que habíamos dejado Madeira el 9 de septiembre. A las dos y media de esa misma mañana subió a bordo el práctico, y a las siete de la tarde pusimos pie en las calles de Buenos Aires.

Habíamos dado casi la vuelta al mundo y durante siete meses no habíamos utilizado el ancla.

Habíamos calculado una travesía de dos meses desde los hielos, y nos llevó sesenta y dos días.

IV. El viaje oceanográfico

Según el programa preestablecido, el *Fram* continuaría su viaje oceanográfico por el Atlántico Sur, y mis órdenes eran adecuarnos a las circunstancias. Yo había calculado un viaje de unos tres meses. Deberíamos dejar Buenos Aires a comienzos de octubre para llegar a los hielos en el momento más oportuno (para Año Nuevo).

Como nos faltaba tripulación para trabajar en el barco, hacer los sondeos, etc., enrolamos a los siguientes marineros: H. Halvorsen, A. Olsen, F. Steller y J. Andersen.

Finalmente, cuando estuvimos más o menos preparados, el *Fram* zarpó de Buenos Aires el 8 de junio de 1911, el aniversario de nuestra salida de Horten en nuestro primer viaje oceanográfico por el Atlántico Norte. Supongo que no habría nadie a bordo el 8 de junio de 1910 que hubiera imaginado que un año más tarde comenzaría un viaje similar pero por el sur.

Llevamos a bordo al práctico hasta Montevideo, adonde llegamos la tarde del día 9; a consecuencia del viento (pampero), tuvimos que echar el ancla durante día y medio para que el práctico pudiera desembarcar. El sábado día 10, por la tarde, fue recogido por un gran remolcador en el que iba el secretario del consulado noruego. Este caballero nos pidió si podíamos entrar en el puerto, ya que «a la gente le gustaría ver el barco». Le prometí volver «en el caso de que tuviera tiempo».

La mañana del domingo día 11 levamos ancla y zarpamos con el mejor tiempo que uno pueda imaginar. Poco a poco la tierra fue desapareciendo y en el transcurso de la tarde perdimos de vista todas las luces; de nuevo nos encontrábamos en el Atlántico e inmediatamente todo volvió a su ritmo.

Con el fin de reservar nuestras provisiones en conserva el mayor tiempo posible, llevamos a bordo cierta cantidad de aves de corral y no menos de veinte ovejas vivas, con lo cual teníamos una pequeña «granja» a babor de la cubierta de proa. Ovejas y gallinas estaban todas juntas, con lo que siempre había un estupendo olor a heno; así, no sólo teníamos aire de mar, sino también «aire campestre». A pesar de estos magníficos aires, tres o cuatro de la tripulación se resfriaron y tuvieron que quedarse en sus literas durante algunos días.

Estimé que estaríamos de vuelta en Buenos Aires a comienzos de septiembre, habiendo hecho, si nos fuese posible, un experimento al día; la distancia, calculada a grosso modo, era de unas ocho mil millas náuticas. El plan trazado era el siguiente: ir hacia el este desde el norte aprovechando los vientos del norte y noroeste de la costa africana y allí coger los del sudeste. En el caso de no alcanzar África en la fecha apropiada, hacia el 22 de julio, dirigir nuestro rumbo con los vientos del sudeste desde Santa Helena, donde podríamos llegar antes del 1 de agosto; desde aquí y con el mismo viento hacia Trinidad del Sur (11 ó 12 de agosto); y de nuevo con los vientos del este y del nordeste, rumbo sudoeste hasta el 22 de agosto, cuando las observaciones deberían haber terminado, y desde allí trataríamos de llegar a Buenos Aires en el menor tiempo posible.

Ese era el plan que intentaríamos llevar a cabo. Como el agua del Río de la Plata era dulce, no comenzamos a tomar muestras de agua de manera inmediata. Tuvimos que luchar con el viento en contra del nordeste durante algunos días. También tuvimos una fuerte y constante brisa, la cual fue otra razón para retrasar los sondeos hasta el día 17.

Los datos recogidos están registrados en un libro.

La mañana del día 17 arriamos las velas y el *Fram* comenzó a balancearse incluso más que con las velas desplegadas. Tratamos de hacer sondeos con un plomo de treinta kilogramos y un tubo para recoger muestras de los fondos marinos. A dos mil metros (1.093 brazas) o más, la

sonda (cuerda de piano) se rompió, con lo que plomo, tubo y más de dos mil metros de cable continuaron su camino hasta el fondo. Yo había pensado tomar muestras de agua a cuatro mil, tres mil y dos mil metros (2.187, 1.639 y 1.093 brazas), y los cilindros para la recogida de agua se colocaron de cero a dos mil metros. Preparar todo nos llevó seis horas. Al día siguiente, debido al fuerte oleaje, sólo tomamos muestras desde cero a cien metros (54 brazas). Al día siguiente hicimos otro intento por llegar hasta el lecho marino. Esta vez conseguimos muestras a unos cuatro mil quinientos metros (2.500 brazas); entre la preparación y la toma de muestras de agua empleamos ocho horas, desde la siete de la mañana hasta las tres de la tarde, la tercera parte del día. Así, necesitaríamos al menos nueve meses de viaje, pero desafortunadamente no disponíamos de este tiempo, con lo que renunciamos a recoger muestras del fondo y de agua a grandes profundidades, como mil metros (546 brazas) o más. En el resto del viaje tomamos temperaturas y muestras de agua en las siguientes profundidades: 0,5, 10, 25, 50, 75, 100, 150, 200, 250, 300, 400, 500, 750 y 1.000 metros (0, 2 ¾, 5 ½, 13 ½, 27, 41, 54, 81, 108, 135, 164, 218, 273, 410 y 546 brazas), en total quince muestras por cada punto de medición; desde ese momento y en adelante, tomamos medidas de este tipo una vez al día de manera regular. Finalmente conseguimos dos cilindros de agua en cada una de las mediciones sin mayor dificultad. En un principio las sondas eran sumergidas e izadas por medio de un motor, pero nos llevaba bastante tiempo montarlo todo y ponerlo en marcha, con lo que finalmente usamos un torno de mano. Con el tiempo adquirimos tanta práctica que conseguíamos hacer toda la maniobra en aproximadamente dos horas.

Estas dos horas eran para nosotros las mejores de todo el día. En ellas contábamos toda clase de historias divertidas, especialmente sobre las cosas ocurridas en Buenos Aires, donde cada día había algo nuevo. Aquí va un pequeño ejemplo:

Uno de los miembros de la expedición había sido atropellado por un automóvil en una de las calles más ajetreadas; el coche se detuvo y evidentemente se congregó gran cantidad de gente. Nuestro amigo permanecía tumbado, preguntándose que, si no estaba muerto, al menos debería tener una pierna rota, todo con el fin de pedir una indemnización.

Mientras seguía allí tumbado, incordiado y examinado por la gente, recordó que tenía medio dólar en el bolsillo. Con todo ese dineral no era cuestión de buscar compensación, así que nuestro amigo saltó como una pelota de goma y en un segundo desapareció entre la multitud, que, boquiabierta, seguía buscando al hombre «muerto».

Nuestra velocidad en esta travesía fue muy regular, y recorrimos unas cien millas náuticas entre cada punto de toma de muestras. Hay que admitir que extrañamente fuimos afortunados con el tiempo. Recorrimos dos sectores bastante paralelos con intervalos relativamente regulares entre cada punto de captación; tan regular, en cualquier caso, como pueda esperarse de un barco como el *Fram*, el cual tiene un motor con poca potencia y menos superficie de velamen. Tomamos un total de ochocientas noventa y una muestras de agua en sesenta puntos de captación, y recogimos ciento noventa especímenes de plancton. Un futuro estudio de todas estas pruebas en Noruega mostrará si todo lo recogido tiene algún valor y si el viaje ha merecido la pena.

En cuanto al tiempo durante el viaje, fue anormalmente bueno todo el trayecto; de vez en cuando tuvimos vientos con olas y mar un tanto revuelto, pero la mayoría de las veces fueron simplemente brisas. Mientras fuimos en dirección sudeste navegamos durante cuatro semanas sin necesidad de utilizar el motor, aunque siempre lo tuvimos a punto. Al mismo tiempo, tuvimos oportunidad de adecentar el barco, cosa que necesitaba. Quitamos el óxido a las partes metálicas y todo el barco fue repintado por encima y por debajo de la cubierta. La cubierta se adecentó con una mezcla de aceite, alquitrán y trementina, todo ello después de haber sido bien fregada. Todo el aparejo fue revisado. Mientras estuvo anclado en Buenos Aires, casi la totalidad del barco fue repintado de nuevo, mástiles y vergas, exteriores y todo lo que había a bordo, camarotes, botes y varios tornos, así como sistemas de bombeos, etc. En la sala de máquinas todo fue o bien pulido o repintado, colocando cada cosa en su lugar; reinaba tanto orden y tanta limpieza que era un auténtico placer bajar por allí. A resultas de esto, cuando llegamos al muelle de Buenos Aires el *Fram* estaba tan brillante como jamás lo había estado desde que salió de los astilleros por vez primera.

Durante el viaje también se asearon todas las bodegas, y las provisiones fueron recolocadas e inventariadas.

En este viaje todo el velamen acabó deteriorado, pero ¿qué se puede esperar cuando el barco ha estado navegando todos los días, desplegando y arriando las velas, con calma y con viento? Este trabajo diario me recordaba a la corbeta *Ellide*, cuando se ordenaba «todos a cubierta». Por regla general, sólo se recogían las velas que eran necesarias, pero sin arriarlas de los palos, y siempre teníamos que hacer los sondeos por el costado del barco donde soplaba más el viento, no fuera que el aparato de sondeo golpease con el fondo del barco y pudiera romperse.

Como consecuencia, las velas se desgastaban y rompían con bastante frecuencia, de manera que Rönne estaba ocupado continuamente, tanto en alta mar como en Buenos Aires, remendando las roturas, ya que se encontraban en muy mal estado, y para llegar de nuevo a la barrera de hielo debían estar en perfectas condiciones, sobre todo al llegar a los «cuarenta rugientes».

El 30 de junio de 1911 es un día para recordar en la historia del *Fram*; ese día cruzamos la ruta que había seguido desde Noruega a la barrera, con lo que de esa forma el *Fram* había completado su primera circunvalación al globo. ¡Bravo, *Fram*! ¡Muy bien hecho! ¡Con la mala reputación que te habían creado como velero y como barco a motor! Como celebración del momento, tuvimos mejor cena de lo normal, y todos los presentes felicitamos al *Fram* por su excelente trabajo.

Al atardecer del 29 de julio pasamos por Santa Helena. Era la primera vez que veía esa histórica isla. Era muy extraño pensar que «el carácter más grande en cien siglos», como algún autor ha llamado a Napoleón, terminara su incansable vida en una isla desierta en el Atlántico Sur.

El 12 de agosto, cuando llegó la luz del día, vimos frente a nosotros la pequeña isla de Martín Vaz (en 1910 pasamos por esta isla el 16 de octubre). Revisamos nuestros relojes y comprobamos que funcionaban correctamente. Desde mediodía hasta las dos de la tarde, mientras aún tomábamos muestras de agua, un velero apareció al norte de nuestra posición, navegando en dirección sur. Avanzó hacia nosotros e izó su bandera, a lo que respondimos con igual saludo; era un velero noruego

rumbo a Australia. Durante todo el viaje no vimos más que a cuatro o cinco barcos, los cuales pasaron bastante alejados.

Desde que habíamos dejado Madeira (septiembre de 1910) nunca habíamos sido molestados con animales o insectos de ninguna clase; pero cuando estuvimos en Buenos Aires por primera vez, al menos medio millón de moscas subieron a visitar el barco. Tenía la esperanza de que al zarpar del puerto se quedasen en tierra, pero no fue así; continuaron con nosotros, hasta que de manera gradual y pacífica fueron desapareciendo atrapadas en papel matamoscas.

Bueno, las moscas son una cosa, pero aún teníamos otra cosa peor: las ratas; un horror y una amenaza, y en el futuro nuestro mayor enemigo. El primer indicio lo encontré en mi litera y en la mesa del salón de proa. Es mejor que no quede escrito lo que dije en ese momento, aunque creo que no existe ninguna expresión que pudiera demostrar la molestia de ese descubrimiento. Colocamos trampas, pero ¿de qué sirven cuando toda la carga son provisiones?

Una mañana, mientras Rönne estaba sentado remendando velas en el salón de proa, vio de reojo una «sombra» deslizándose entre sus pies. El cocinero apareció gruñendo: «¡Hay ratas en el salón de proa!». Entonces ocurrió una animada escena; la puerta se cerró y todos comenzaron la cacería. Todos los compartimentos fueron vaciados y revisados, hasta el piano: a todo se le dio la vuelta, pero la rata se había desvanecido en el aire.

Unos quince días más tarde noté un olor como a cadáver en el camarote de Hassel, el cual estaba vacío. Olfateando más de cerca, una búsqueda más detenida nos llevó hasta la rata muerta, grande y negra, y desafortunadamente hembra. El pobre animal había muerto de hambre en aquel camarote, donde había intentado sobrevivir devorando un par de novelas que había en un cajón cerrado. Cómo había conseguido meterse dentro del cajón me tenía un tanto perplejo.

Mientras limpiábamos las provisiones encontramos un nido con varias ratas: conseguimos matar a seis, pero algunas consiguieron escapar, con lo que sin duda ahora teníamos una colonia. Pusimos una recompensa de diez cigarros por cada rata; lo intentamos de nuevo con las trampas, pero sirvieron de muy poco. Cuando estuvimos en Buenos Aires por segunda vez

llevamos un gato a bordo, que ciertamente mantuvo las ratas a raya, pero cuando llegamos a la barrera lo sacrificamos. En Hobart conseguimos unas cuantas trampas; allí sí surtieron efecto y capturamos un buen número de ellas, aunque difícilmente nos desharíamos de ellas hasta que hubiésemos descargado la mayoría de las provisiones y las hiciésemos salir con humo.

También tuvimos gran cantidad de polillas; en realidad, lo único que se comieron fueron unos trozos de nuestros mejores pantalones.

Durante todo el viaje tuvimos un hilo de pescar colgando por la borda, y ahí permaneció durante un mes sin pescar ni un solo pez, a pesar de poner en el anzuelo el más delicado de los cebos. Una mañana, el más aficionado de nuestros pescadores salió como de costumbre para inspeccionar el anzuelo. Sí, ¡por Júpiter!, finalmente había caído uno, y bien grande, demasiado, apenas podía sujetarlo él solo. Hubo gritos de ayuda. «¡Eh, por caridad! Echadme una mano; hay un pez muy grande». La ayuda llegó en un segundo y lo que pescaron merecía la pena. «¡Ah! Es bueno, un pez brillante. ¡Será estupendo tener pescado fresco para cenar!». Finalmente el pez apareció sobre la barandilla; pero, ¡mira tú por dónde! El animal no tenía cabeza. Era un simple bacalao seco, de poco más de medio metro de longitud que algún gracioso había colgado durante la noche. No es necesario decir que las risas fueron generalizadas, incluido el pescador, que se lo tomó a broma.

Como barco pesquero, el *Fram* no tuvo mucho éxito. El único pescado que conseguimos capturar, junto con el citado bacalao, fue otro, este vivo, que desafortunadamente se soltó del anzuelo antes de sacarlo del agua. Según cuentan los testigos, medía… dos metros de largo y treinta centímetros de ancho.

No pescamos nada más.

El 19 de agosto las observaciones hidrográficas llegaron a su fin y pusimos rumbo a Buenos Aires, donde anclamos a medianoche del 1 de septiembre.

V. En Buenos Aires

Llegar a Buenos Aires a principios de 1911 fue una mezcla de alegría y pesar, especialmente porque no teníamos dinero. La expedición del *Fram*, aparentemente, no era muy popular por entonces; en nuestra caja no había más de unos cuarenta pesos (unas 3,10 libras), y con eso no iríamos muy lejos; nuestras provisiones estaban bastante mermadas, vamos, que no teníamos casi nada, y apenas teníamos dinero suficiente para poder zarpar de nuevo. Se decía que habían dejado una cantidad a crédito para nuestra estancia en Buenos Aires, pero ni vi ni oí nada de ella mientras estuvimos allí, sin duda fueron cosas de mi imaginación.

Si pudiéramos ir a recoger al equipo de tierra, encontraríamos fondos. Se nos habían terminado la lona para velas y las cuerdas, teníamos poca comida y prácticamente nada de combustible; y teníamos que proveernos de todo esto. En el peor de los casos, daríamos por concluido el viaje oceanográfico y tendríamos que quedarnos en Buenos Aires; y como no podíamos dejar perecer en el hielo a nuestros compañeros, algo nos tendrían que enviar desde Noruega para poder ir a recogerlos; de no ser así, la expedición terminaría y el *Fram* lo único que podría hacer sería intentar regresar a Noruega.

Pero como suele ocurrir, la suerte del *Fram* apareció de nuevo para ayudarnos. Unos pocos días antes de abandonar Noruega, nuestro distinguido compatriota en Buenos Aires, don Pedro Christophersen, había mandado un cablegrama diciendo que él nos proporcionaría todas las provisiones que fuesen necesarias si, después de dejar Madeira, nos dirigíamos a Buenos Aires. Evidentemente él no sabía en aquel momento que el viaje se extendería hasta el polo Sur y que el *Fram*, a su llegada a Buenos Aires, estaría casi vacío a pesar de haber partido cargado hasta los topes; pero eso no impidió su auxilio. Inmediatamente me puse en contacto con él y con su hermano, el ministro noruego; afortunadamente, ambos mostraron su entusiasmo con el cambio de planes de nuestro jefe.

Estaba un tanto extrañado por no recibir noticias de casa, hasta que por fin llegaron; estas decían que los fondos de la expedición ya se habían terminado, pero que el señor Christophersen, sabiendo los apuros en los que

nos encontrábamos, prometió hacerse cargo de todos nuestros gastos en Buenos Aires, proporcionándonos provisiones y combustible. Eso nos salvó de las dificultades en último extremo, y no tuvimos necesidad de pensar en el mañana.

Todo el mundo a bordo recibió una suma de dinero para sus gastos personales de parte de la colonia noruega del Rio de la Plata, y nos invitaron a la cena del Día de la Independencia, el 17 de mayo.

Nuestra segunda estancia en Buenos Aires fue muy agradable; todo el mundo era muy amable e incluso se organizaron festejos en nuestro honor. Embarcamos provisiones enviadas desde Noruega por mandato del señor Christophersen, unos 50.000 litros (11.000 galones) de petróleo, repuestos para el barco y más cosas, suficiente para un año. Aunque esto no fue todo. Justo antes de zarpar, el señor Christophersen dijo que enviaría una expedición de auxilio en caso de que el *Fram* no volviera a Australia en la fecha indicada; aunque, como todo el mundo sabe, esto fue algo felizmente innecesario.

Durante las tres semanas que permanecimos en el puerto de Buenos Aires, estuvimos atareados subiendo todo a bordo y dejando el barco completamente preparado para zarpar. Terminamos la tarde del miércoles 4 de octubre, y a la mañana siguiente el *Fram* estaba listo para realizar su segunda circunvalación del globo.

Mientras estuvimos en Buenos Aires, estuvo fondeado junto a nosotros el *Deutschland*, el barco alemán de la expedición antártica.

A. Kutschin y el segundo ingeniero, J. Nödtvedt, regresaron a casa, y el marinero J. Andersen abandonó la tripulación.

VI. De Buenos Aires a la barrera de Ross

En el viaje desde Buenos Aires a la barrera, las guardias se dividieron de la siguiente forma: de ocho a dos: T. Nilsen, L. Hansen, H. Halvorsen y A. Olsen. De dos a ocho: H. Gjertsen, A. Beck, M. Rönne y F. Steller. En el

cuarto de máquinas: K. Sundbeck y H. Kristensen. Y finalmente, K. Olsen como cocinero. Once hombres en total.

Se dice que «si comienzas bien, tienes medio trabajo hecho», y casi parecía como si un mal comienzo tuviera una similar continuación. Cuando partimos la mañana del 5 de octubre, tuvimos viento de cara y no fue hasta veinticuatro horas más tarde cuando pudimos desembarcar al práctico del puerto en el buque-faro *Recalada*. Después de un tiempo, llegó la calma e hicimos pocos progresos por el Río de la Plata, hasta que la noche del día 6 nos alejamos de tierra y las luces desaparecieron en el horizonte.

Realmente deberíamos haber estado en el cinturón de vientos del oeste poco después de haber zarpado, y vigilábamos el movimiento de las nubes y el barómetro al menos veinticuatro veces al día, pero todo se mantenía en calma. Finalmente, después de unos cuantos días, apareció una fresca brisa del sudoeste con fuertes lluvias y entonces, naturalmente, pensé que era el momento de nuestro comienzo; pero desafortunadamente sólo duró una noche, con lo que nuestro gozo duró bastante poco.

En Buenos Aires habíamos embarcado quince ovejas vivas y otros quince pequeños cerdos, que alojamos en un recinto preparado para la ocasión a popa; después de que cesasen los vientos antes mencionados, uno de los cerdos apareció muerto; pensé que fue debido al frío, por lo que preparamos otro lugar bajo la cubierta (en el taller), donde se encontrarían más resguardados. Permanecieron allí abajo todo el tiempo; el lugar se limpiaba dos veces al día y el suelo se cubrió con paja seca, con lo que no nos causó demasiados inconvenientes; además de todo esto, la zona se levantó del suelo casi medio metro, con lo que el espacio de debajo podía mantenerse siempre limpio. Los cerdos se encontraban tan a gusto que casi les veíamos crecer día a día; cuando llegamos a la barrera, al menos nos quedaban nueve de ellos vivos.

Las ovejas tenían un cobertizo con techo impermeabilizado, y cada día estaban más gordas. Tuvimos prueba de ello cada vez que sacrificábamos alguna, cosa que ocurría cada sábado, hasta que llegamos a la placa de hielo y las cambiamos por carne de foca. Dejamos cuatro vivas para cuando llegásemos a la barrera.

El mes de octubre fue un desastre: calma y vientos del este, no hubo más que vientos del este; fue el peor mes en cuanto a distancia recorrida desde que dejamos Noruega, a pesar del que el *Fram* había estado en dique seco, habíamos limpiado el casco y su carga era más ligera; con viento casi de cara y olas de frente, apenas nos movíamos; necesitábamos buenos vientos si queríamos continuar. Alguien dijo que teníamos tan mala suerte por llevar trece cerdos a bordo; otro dijo que por llevar tantas aves: habíamos capturado no menos de catorce albatros y cuatro petreles. Realmente, en el mar hay muchas supersticiones. Un pájaro en particular propicia el buen tiempo, otro tormentas; es muy importante ver qué tipo de ballenas se avistan o qué tipo de delfines saltan; el éxito de un cazador de focas depende de si la primera de ellas se ve a proa o a popa y cosas similares. Y aún hay más.

Octubre terminó y noviembre llegó con vientos del sur-sudeste, con los que conseguimos una velocidad de nueve nudos y medio. Noviembre se presentaba prometedor, pero las promesas raramente se cumplen en cuestiones meteorológicas. Teníamos vientos cambiantes bien del norte o bien del sur de manera continua, y creo que no exagero cuando digo que en el «cinturón de vientos del oeste» con rumbo este y vientos casi de cara, estuvimos virando de un lado para otro las dos terceras partes de todo el camino. De los tres meses, sólo durante tres días tuvimos realmente viento del oeste, viento que junto a los de sudoeste y noroeste, calculo que ocuparon un setenta y cinco por ciento del total del viaje desde Buenos Aires hasta la longitud de Tasmania.

En cuanto a mi entusiasmo sobre los vientos del oeste en cuestión, llegué a dejar por escrito en mi diario, a las dos de la madrugada del 11 de noviembre, lo siguiente:

«Hay tormenta procedente del oeste y hemos alcanzado los nueve nudos con el trinquete y la gavia desplegadas. Las olas son bastante grandes y rompen a cada lado del barco, con lo que tenemos nubes de espuma por todos lados. A pesar de esto, ni una gota de agua entra en cubierta, todo está tan seco que las vigías se hacen en zuecos. Por mi parte, ando con chanclas totalmente secas. Las botas de agua y los impermeables cuelgan en el camarote de derrota, para el caso de que llueva. En guardias como la de esta

noche, la luna brilla y todo el mundo sobre cubierta está de buen humor, silbando, charlando y cantando. Todo el mundo sale de los camarotes diciendo “qué bien navega” o “parece que volamos”. Decir que todo va bien es poco; se debería decir “fino y elegante” a la hora de hablar del *Fram*… ¿Qué más se puede desear? Etc».

No sé el tiempo que Adán estuvo en el paraíso; a nosotros sólo nos duró tres días antes de que el desastre se ciñese sobre nosotros. Qué puede uno escribir cuando sólo hay calma o vientos de cara: mejor excuso reproducirlo. ¡Ay del que llegue y diga que el tiempo es bueno!

Fue una suerte para nosotros que el *Fram* navegara con mucha mayor facilidad ahora que un año antes; si hubiera sido de otra manera nos hubiera llevado seis meses llegar a la barrera. Cuando teníamos viento, lo aprovechábamos al máximo; y cuando lo hacíamos, siempre perdíamos una o dos cosas: la cuerda que sujetaba el nuevo foque se rompió un par de veces, y una noche la botavara de dicha vela fue arrancada por el viento. El trinquete y la gavia tampoco se amarraron fuertemente, ni se arriaron en todo el viaje.

La última vez que el foque se rompió reinaba un fuerte viento del sudoeste con mar gruesa; todas las velas estaban izadas a excepción de la cangreja, ya que con ella no se controlaba el rumbo. El foque estaba doblemente asegurado, pero a pesar de ello la lona se rompió, y al rajarse producía un ruido aterrador. En el transcurso de un minuto se tenía que arriar la vela mayor y la escandalosa de popa. El timonel, evidentemente, era el culpable, y lo primero que siempre decía era: «No he podido hacer nada, estaba virando sobre una ola». Llevábamos una velocidad de diez nudos, y más de eso no se podía hacer.

Aquel día el *Fram* navegó muy bien. Al comenzar la tarde, a las dos en punto, cuando la guardia bajó a comer y estaba en los postres, que en esta ocasión consistían en peras en conserva, sentimos que el barco daba unos bandazos inusuales. Por supuesto, teníamos soportes de sujeción sobre la mesa, pero los platos con carne, patatas, etc., saltaron de sus soportes y casi terminan dentro del camarote de Beck. Yo cogí una de las peras al vuelo, pero el plato con todo lo demás prosiguió su viaje. Por supuesto, hubo grandes risotadas, que cesaron en el momento en que escuchamos un fuerte

ruido sobre la cubierta, justo sobre nuestras cabezas; pensé de inmediato en un depósito de agua vacío que se había soltado y con la boca llena de pera grité: «¡Un depósito!», y volé a cubierta con el resto siguiéndome los pasos. Una ola había llegado a la parte de atrás de la cubierta y había levantado el depósito de sus anclajes. Toda la tripulación se lanzó a por él y lo sujetaron hasta que el agua desapareció de cubierta; entonces lo fijaron de nuevo en su sitio. Una vez que terminamos, todo el mundo bajó de nuevo y encendieron sus pipas como si no hubiese ocurrido nada.

El 13 de noviembre pasamos al norte de la isla del Príncipe Eduardo y el 18 cerca de la isla Pingüino, el punto más al sudoeste de las Crozet. En los alrededores de estas vimos gran cantidad de aves y un gran número de focas y pingüinos, e incluso un pequeño iceberg. Nos acercamos a tierra para comprobar nuestros relojes que, según nuestras observaciones y la posición de las islas, resultaron funcionar correctamente.

Desde aquí nuestro rumbo se dirigía a la isla de Kerguelen, pero aún nos encontrábamos muy al norte para divisarla, pues durante dos semanas el viento fue del sur y del sudeste y el retraso acumulado cuando navegamos con el viento casi de cara nos desvió cada día un poco desde el norte al oeste. Cuando estuvimos en las mismas aguas en 1910, tuvimos una tormenta tras otra y entonces no pudimos acercarnos a Kerguelen por culpa de la fuerza del viento; esta vez no pudimos acercarnos por culpa de su dirección. En ningún aspecto puede compararse el segundo viaje con el primero; nunca hubiera soñado que los «cuarenta rugientes» fuesen tan diferentes de un año para otro, aun en la misma estación. Sin embargo, en los «cincuenta neblinosos» el tiempo fue bueno y tranquilo, y no encontramos nieblas hasta 58° de latitud sur.

Considerando la distancia recorrida, noviembre de 1911 fue el mejor mes del *Fram*.

En diciembre, mes que comenzamos a una velocidad de nudo y medio, tuvimos calma, olas de frente y el motor a toda máquina; hubo buenos vientos durante tres días, el resto calma y vientos de proa; la primera parte del mes sopló desde el nordeste y el este, con lo que nos desviamos muy al sur; incluso en la longitud de 150° E, nos encontrábamos en una latitud de 60° S. En la semana de Navidad tuvimos calma y vientos flojos del sudeste,

con lo que llevamos rumbo este hasta la longitud de 170° E y 65° S, donde al borde de la placa de hielo nos encontramos un viento nor-nordeste que nos empujó directamente al mismo.

Entre Buenos Aires y la placa de hielo capturamos, como ya he dicho, gran cantidad de aves, sobre todo albatros, y L. Hansen desplumó cerca de treinta. El albatros más grande midió más de tres metros de punta a punta de cada ala y el más pequeño fue un pájaro de tierra, no mucho más grande que un colibrí.

Hablando de albatros, es interesante a la vez que entretenido ver su elegante forma de volar a gran altura. Avanzan sin mover las alas, tanto a favor como en contra del viento; en un instante tocan la superficie del agua con la punta de sus alas, para segundos después salir disparados hacia arriba como una flecha. Sería un estudio interesante para un aviador.

En días de viento, cuando hay muchos merodeando alrededor del barco, se lanzan en picado al agua en cuanto tiras algo por la borda; aunque, evidentemente, es inútil intentar capturarlos cuando el barco lleva mucha velocidad. Es mejor esperar a otro día, cuando el viento sea más ligero.

Los pájaros son capturados con una trampa de hierro en forma de triángulo sujeta en una madera, de manera que flota en el agua. En el vértice del ángulo más agudo, el hierro está afilado como un cuchillo, y en cada uno de los lados se coloca un trozo de carne de cerdo. Cuando se arroja a popa del barco, los pájaros se lanzan al agua, listos para capturar el cebo. La parte superior de su pico es curvada como la de un ave de presa y, cuando lo abren para comer la carne de cerdo, se da un tirón, de forma que el triángulo se engancha a la parte superior del pico entre dos pequeñas muescas, de forma que el pájaro queda enganchado. En caso de que la cuerda se rompiese, todo el sistema caería dejando al pájaro ileso. En el momento de izarlo, de todas formas, hay que ser muy cuidadoso para mantener la cuerda lo más tirante posible, incluso si el pájaro vuela hacia ti, ya que de otra manera el triángulo se suelta con insultante facilidad. Aunque un pájaro haya caído en la trampa varias veces, siempre vuelve a por el cebo una y otra vez.

En la noche del 11 de diciembre pudimos ver una bonita y rara aurora; duró más de una hora y se movió de oeste a este.

El día 14 limpiamos todas las zonas pintadas de blanco; la temperatura era de 6° C, con lo que andábamos en mangas de camisa.

Desde una semana antes de Navidad, el cocinero estuvo muy atareado horneando pasteles. Puedo decir, sin temor a equivocarme, que es todo un trabajador; la víspera de Nochebuena sacrificamos uno de los *pequeños* cerdos, llamado *Tulla*. Era el cerdo de la piara más apreciado por A. Olsen, quien tuvo que retirarse durante la operación, sin poder disimular su emoción.

En la mañana de Nochebuena, muy temprano, vimos los tres primeros icebergs; fue un día de calma total con algo de neblina.

Para celebrar la Navidad, detuvimos el motor a las 5 de la tarde, y todo el mundo fue a cenar. Desafortunadamente, no teníamos el gramófono para escucharlo, como en 1910; en su lugar la «orquesta» interpretó *Noche de paz*, una vez que todos nos sentamos. La orquesta estaba compuesta por Beck al violín, Sundbeck a la mandolina y el abajo firmante a la flauta. Hinché mis carrillos todo lo que pude, lo cual no era poco, de forma que los demás podían ver lo competente que era en el tema. Difícilmente podía tratarse de una gran obra musical, pero el público no era muy crítico ni muy ceremonioso, y la ropa que más abundaba eran los jerséis. La cena consistió en sopa, cerdo asado con patatas y arándanos, *aquavit* noruego de diez años, seguido de gelatina de vino y *kransekake* con champán. Se brindó por Sus Majestades el Rey y la Reina, don Pedro Christophersen, el capitán Amundsen y el *Fram*.

Habían decorado el salón de manera sencilla con flores artificiales, bordados y banderas, para dar a todo un toque de color. La cena fue seguida de unos cigarros y el reparto de regalos. L. Hansen tocó el acordeón y el teniente Gjertsen y Rönne bailaron «danzas populares»; Rönne, como era normal en él, estuvo al final tan divertido que nos hizo reír durante un buen rato.

A las diez en punto todo había terminado; el motor se puso en marcha de nuevo, un turno se fue a la cama y el otro subió a cubierta para comenzar su ronda; Olsen limpió la pocilga, como hacía cada noche. Así terminaron las Navidades de aquel año.

Como anteriormente he mencionado, Sir James Ross estuvo por estas latitudes en 1840. Durante dos años seguidos navegó desde el Pacífico hasta el mar de Ross con dos barcos y sin ayuda de ningún motor. Supuse, por tanto, que no lo debió tener muy difícil, pues debía haber algún lugar entre la tierra de Victoria del Sur y la barrera (o tierra), con poco o nada de hielo. Siguiendo esta suposición, intenté dirigirme hacia el sur por el lado oeste de la placa de hielo (la cual se extiende por la tierra de Victoria del Sur) y bordear todo el hielo hasta llegar al mar de Ross o, de otra manera, encontrar un lugar por donde cruzar los hielos con mayor facilidad. Es posible que Ross fuese muy afortunado en el momento en el que se encontró con el hielo y siempre navegó con tiempo claro. Nosotros no teníamos tiempo que perder, y si hubiésemos tenido que navegar dependiendo sólo de los vientos, no habríamos llegado muy lejos.

Para el 28 de diciembre, a las cinco de la tarde, a 65° S y 171,5° E, estábamos al borde del cinturón de hielos. Fue una gran sorpresa, ya que expediciones recientes no habían encontrado el cinturón hasta 66,5° S, a unas cien millas náuticas más al sur, ni tampoco habían visto señales de hielos tan cerca como nosotros. El viento había soplado del sudeste los últimos días, pero ahora teníamos calma total; de todas formas, mantuvimos rumbo hacia el este por el borde de la placa de hielo, dejándola a estribor. A eso de medianoche el viento comenzó a soplar desde el norte, pero nosotros seguimos bordeando los hielos hasta mediodía del 29 de diciembre, donde la dirección del hielo cambió más hacia el sur. El viento del norte, que poco a poco fue incrementándose, nos era beneficioso para seguir la marcha, pero inevitablemente traía consigo niebla y nieve, que llegaron tan densas como una pared, por lo que durante un par de días navegamos totalmente a ciegas.

Fuera del cinturón de hielo había una verdadera corriente de témpanos y trozos de hielo sueltos, que llegaron a ser más frecuentes cuanto más nos acercamos. Durante dos días simplemente navegamos entre trozos de hielo; cuantos más veíamos, más oriental era nuestro rumbo, hasta que comenzaron a decrecer cuando nos dirigimos más al sur. De esta manera fuimos durante cuarenta y ocho horas desde 65° S y 174° E hasta 69° S y 178° E, una distancia de unas doscientas cincuenta millas náuticas, sin entrar en el cinturón. Una vez estuvimos muy cerca de adentrarnos y caer

en una trampa, pero afortunadamente salimos de nuevo. El viento era bueno, con lo que alcanzamos los ocho nudos y medio; cuando se navega a esa velocidad por hielos sueltos algunas veces nos deslizábamos por encima de un témpano que pasaba bajo la quilla para aparecer por el otro extremo del barco.

Durante la tarde del 31 la corriente de hielo se iba acercando cada vez más, y cometí el error de continuar navegando hacia el este; en vez de esto, debería haber permanecido lejos, o haberme dirigido rumbo sur o sudoeste, dejando los hielos a babor. Cuanto más avanzábamos, más cierto era que habíamos entrado por la zona este del cinturón de hielo. Debe recordarse, de todas maneras, que debido a la niebla y a las fuertes nevadas no habíamos tenido visibilidad durante dos días. Evidentemente, no habíamos podido hacer observaciones; nuestra velocidad había variado entre dos y ocho nudos y medio, pero de todas maneras habíamos mantenido nuestro rumbo. No es necesario decir que en estas circunstancias nuestros cálculos no eran muy correctos; las observaciones hechas el 2 de enero mostraron que nos habíamos desviado más al este de lo que habíamos calculado. La tarde del 31 de diciembre la niebla levantó un poco y lo único que pudimos ver a nuestro alrededor fueron hielos. Nuestro rumbo entonces era sur. Habíamos alcanzado la latitud 69,5° S y esperaba encontrar pronto buen tiempo de nuevo; en 1910, a 70° S estábamos fuera de los hielos, en la misma longitud en la que nos encontrábamos en ese momento.

Ahora nuestros progresos empezaron a ralentizarse y acabamos el año de forma poco agradable. La niebla era tan espesa que puedo asegurar que no veíamos más allá de cincuenta metros, teniendo en cuenta que deberíamos tener el sol de medianoche. El hielo y la nieve que se pegaban al barco eran tan abundantes que a veces impedían nuestra marcha. El viento, desafortunadamente, había cesado, aunque aún soplaba una ligera brisa del norte, de forma que podíamos utilizar al mismo tiempo las velas y el motor. Avanzábamos casi al azar; de vez en cuando teníamos la suerte de encontrar grandes canales abiertos, e incluso grandes lagos, pero de nuevo el hielo volvía a cerrarnos el paso. Difícilmente se le podía llamar hielo propiamente dicho, más bien eran montones de nieve de medio metro de grosor que parecía haber sido amasada como si fuesen simplemente trozos

de masa desprendida. Los témpanos permanecían todos juntos y podíamos ver como unos se unían a otros. El hielo se mantuvo más o menos cerca hasta que alcanzamos los 73° de latitud sur y 179° de longitud oeste; los últimos que vimos eran hielos viejos a la deriva.

Desde aquí a la bahía de la Ballenas vimos corrientes de témpanos dispersos y algunos icebergs.

Cazamos unas cuantas focas sobre el hielo, con lo que tuvimos carne fresca suficiente, y pudimos reservar ovejas y cerdos para cuando el equipo de tierra estuviese a bordo. Estaba seguro de que preferirían la carne de cerdo asado.

La carta del mar de Ross había sido trazada como guía para futuras expediciones. Se podía tener por cierto que el mejor lugar para atravesar los hielos era entre las longitudes 176° y 180° E, y el mejor momento a comienzos de febrero.

Tomemos por ejemplo nuestra ruta hacia el sur en 1911-1912: como he dicho, nos encontramos con el hielo a 65° S, y no nos quedó el paso libre hasta 73° S; entre 68° S y 69° S la línea se interrumpe, y este es el lugar donde debería haber tomado rumbo sur.

Ahora seguíamos el curso que trajimos desde la bahía de las Ballenas en 1912. Sólo cuando llegamos a 75° S vimos hielo (casi como en 1911), y nosotros los seguimos. Después de ese momento no volvimos a ver más hielos, como indica la carta; por tanto, en un mes y medio más o menos todo el hielo con el que nos encontramos de camino hacia el sur iba simplemente a la deriva.

La línea punteada muestra, como yo supuse, la posición de los hielos; la línea gruesa también punteada indicaría el rumbo que deberíamos haber llevado.

El 7 de enero de 1912 aún no pudimos ver el sol de medianoche, a 77° de latitud sur, y eso que estaba nueve grados y medio por encima del horizonte.

En la noche del 8 de enero llegamos a la barrera con muy mal tiempo.

Durante unos días se mantuvieron vientos del sur y del sudoeste, con un tiempo relativamente bueno, pero esa noche cayó una fuerte nevada y el viento se fue calmando poco a poco, para terminar en una brisa procedente

del sudeste con nieve de copos afilados y hielos a la deriva. El motor funcionaba a pocas revoluciones y el barco navegaba de cara al viento. A eso de medianoche el tiempo se despejó un poco y pudimos divisar una línea oscura que resultó ser la barrera. Pusimos el motor a toda máquina y desplegamos las velas, para colocarnos a sotavento de la pared, en perpendicular. Gradualmente el hielo de la parte superior de la barrera comenzó a brillar cada vez un poco más, y después de no mucho tiempo nos encontramos tan cerca que sólo podíamos navegar paralelos a ella. Esta parte de la barrera discurría entre el este y el oeste, y con viento sudeste la bordeamos en dirección este. El turno de guardia que había bajado a descansar a las ocho en punto, mientras aún estábamos en mar abierto, subió de nuevo a las dos para encontrarse ahora con la deseada pared de hielo.

Pasaron unas cuantas horas de la misma forma, pero entonces, evidentemente, el viento comenzó a soplar del este, totalmente de cara, con lo que fuimos virando de un lado para otro hasta las seis de la tarde del mismo día, cuando llegamos al punto más al oeste de la bahía de las Ballenas.

El hielo se extendía hasta el cabo Oeste, y navegamos por la entrada de la bahía a sotavento, al este de la barrera, para ver si era posible encontrar capas de hielos más finas o mar abierto. Resultó que no pudimos avanzar más al sur de los 78° 30’, es decir, once millas náuticas más al norte que el año anterior y a unas quince millas náuticas de *Framheim*, teniendo en cuenta la curva que formaba la bahía.

Estábamos de nuevo en el mismo lugar que habíamos dejado el 14 de febrero de 1911 para dar la vuelta alrededor del mundo. La distancia recorrida en esta circunvalación fue de cuarenta mil kilómetros, de los cuales quince mil correspondían al viaje oceanográfico en el Atlántico Sur.

No permanecimos a sotavento del este de la barrera más de cuatro horas; el viento que normalmente había soplado de cara, siguió haciéndolo hasta que amainó. Por supuesto, soplaba del norte y nos empujaba directamente a la bahía; los hielos a la deriva del mar de Ross aparecieron de nuevo y a medianoche (del 9 al 10 de enero) tuvimos que salir de nuevo fuera de la bahía.

Pensé en enviar a alguien a *Framheim* para informar de nuestra llegada, pero el estado del tiempo lo impedía. Además, sólo tenía un par de esquís a bordo, con lo que sólo podría ir un hombre, y siempre sería mejor poder enviar a varios juntos.

Durante la mañana del día 10 el tiempo fue mejorando poco a poco, el viento cesó y pudimos acercarnos al borde de nuevo. Al mismo tiempo, el barómetro comenzó a subir. El teniente Gjertsen bajo al hielo con los esquís a eso de la una.

Más tarde, ya después de comer, un perro llegó hasta nosotros corriendo por el mar helado, y pensé que había venido siguiendo los pasos del teniente Gjertsen; después me dijeron que era uno de los perros medio salvajes que corrían por los hielos, pero que no se acercaban a la cabaña.

Mientras tanto, el viento volvió a arreciar y tuvimos que separarnos de la barrera durante otras veinticuatro horas, navegando de un lado para otro con las velas a medio desplegar; volvió de nuevo el buen tiempo y volvimos a acercarnos. A las 4 de la tarde del día 11, el teniente Gjertsen volvió con el teniente Prestrud, Johansen y Stubberud. Nos llenó de alegría volver a vernos y nos hicimos multitud de preguntas. El Jefe y el grupo que había marchado al Sur aún no había regresado. Se quedaron a bordo hasta el día 12, recogieron cartas, una gran cantidad de periódicos y abandonaron el barco de nuevo; les seguimos con los prismáticos todo lo que pudimos, por si acaso no pudieran atravesar la zona de hielos agrietados y tuvieran que regresar al barco.

Durante los días que siguieron, o bien permanecíamos amarrados al hielo o bien salíamos a mar abierto, dependiendo del estado del tiempo.

A las siete de la tarde del día 16 nos sorprendimos al ver avanzar a un navío. Pensé que sería el *Aurora*, el barco del doctor Mawson. Se acercaba muy lentamente, pero finalmente vimos que llevaba… ¡la bandera japonesa! No tenía ni idea de que esa expedición hubiera regresado de nuevo. Llegó directo hasta donde estábamos, nos pasó en una dirección, después en la otra, y finalmente amarró al borde de los hielos. Inmediatamente después, diez hombres descendieron armados de picos y palas y se dirigieron a la barrera, mientras el resto corría alocadamente detrás de los pingüinos; escuchamos disparos durante toda la noche. A la

mañana siguiente, el comandante del *Kainan Maru*, llamado Homura, subió a bordo. Al día siguiente montaron una tienda al borde de la barrera y descargaron sobre el hielo cajas, trineos y demás provisiones. *Kainan Maru*, como ya he dicho, significa «el barco que abre el sur».

Al final del día, Prestrud y yo subimos a bordo a devolverles la visita y ver cómo era por dentro, pero no nos pudimos reunir ni con el jefe de la expedición ni con el capitán del barco. Prestrud llevaba consigo la cámara fotográfica e hizo gran cantidad de fotos.

El jefe de la expedición japonesa había escrito alguna cosa acerca de por qué Shackleton había perdido todos sus ponis; según él, la causa era no haberlos puesto dentro de una tienda durante la noche, sino dejarlos tumbados fuera. Él pensaba que los ponis debían estar dentro y los hombres fuera. Según esto, uno podría pensar que sentían un gran amor por los animales, pero debo confesar que no fue esa la impresión que tuve. ¡Habían metido pingüinos dentro de pequeñas cajas para llevarlos vivos hasta Japón! Diseminadas por cubierta, había montones de gaviotas muertas o a punto de morir. Cerca del barco, había una foca abierta en canal con sus entrañas sobre el hielo, pero la foca aún estaba viva. Ni Prestrud ni yo llevábamos ningún arma con la que poder matar al pobre animal, y les pedimos a los japoneses que le evitaran el sufrimiento, pero lo único que hicieron fue reírse a carcajadas. Dos de ellos se acercaron al barco trayendo a través del hielo a una foca delante de ellos; la dirigían con dos largos palos con los cuales la pinchaban cuando se detenía. Si se hundía dentro de una grieta, la volvían a desenterrar como si estuvieran sacando de una cantera una piedra preciosa para llevarla a casa; no tenía las suficientes energías para escapar de esos tormentos. Todos los demás acompañaban la escena con risas y bromas. Cuando llegaron al barco, el animal estaba casi muerto y allí lo dejaron hasta que expiró.

El día 19 tuvimos vientos del sudoeste que empujó grandes cantidades de hielo. Los japoneses estuvieron ocupados la mayor parte de la noche evitando los témpanos a la deriva para subir a bordo a hombres, perros, cajas y demás cosas, todo lo que habían descargado durante el día. Como todos los hielos viajaban a la deriva, el *Fram* corrió la misma suerte hasta la latitud 78° 35’ S, mientras que el *Kainan Maru* marchó a la deriva cada vez

más y más lejos, hasta que finalmente desapareció. No volvimos a ver al barco, pero un par de hombres se quedó en una tienda en la barrera todo el tiempo que nosotros permanecimos en la bahía.

En la noche del día 24 se levantó una fuerte brisa del oeste, que nos empujó en medio de una fuerte nevada hasta la tarde del día 27, en que fuimos capaces de navegar de nuevo entre la masa de hielo. Durante aquellos dos días se había desprendido gran cantidad de hielo, por lo que pudimos llegar hasta 78° 39’ S, casi la latitud de *Framheim*, y en eso tuvimos suerte. Según nos encontrábamos en la bahía de las Ballenas, vimos una gran enseña naval noruega ondeando sobre la barrera justo en el cabo Cabeza de Hombre, lo que indicaba que el equipo del Sur había regresado. De todas formas, fuimos lo más al sur que pudimos e hicimos sonar nuestra poderosa sirena; no pasó mucho tiempo antes de que ocho hombres llegaran corriendo alocadamente. Había un gran entusiasmo. El primer hombre en subir a bordo fue el jefe; estábamos tan seguros de que habían alcanzado la meta que nunca se lo preguntamos. Al menos, no hasta una hora más tarde, cuando después de hablar de otras muchas cosas pregunté: «Bueno, evidentemente, ¿habéis estado en el Polo?».

Estuvimos allí durante un par de días; como la distancia a *Framheim* era muy corta, se subieron a bordo provisiones y equipos. Si no se hubiera desprendido tanta cantidad de hielo en los últimos días, hubiésemos tardado en traer todo una o dos semanas.

A las nueve y media del 30 de enero de 1911, soltamos las amarras entre una espesa niebla y dimos nuestro último adiós a la gran barrera.

VII. Desde la barrera a Buenos Aires vía Hobart

El primer día después de nuestra partida de la barrera, estibamos todo lo que se había subido a cubierta; ahora éramos el doble de personas y teníamos varios cientos de cajas y equipos a bordo, pero el cambio sólo se notaba en cubierta, donde treinta y nueve poderosos perros alborotaban durante todo el día, y en el salón de proa, que había cambiado por completo.

Después de estar desierto durante un año, aquel salón se encontraba ahora repleto de hombres y era un placer estar allí, especialmente porque todos tenían algo que contar: el jefe del viaje, Prestrud de lo suyo, y Gjertsen y yo del *Fram*.

De todas formas, no había mucho tiempo para contar historias. El jefe comenzó a escribir cablegramas y conferencias, las cuales Prestrud y yo traducíamos al inglés, y el jefe las pasaba a máquina de nuevo. Además de esto, yo estaba todo el tiempo ocupado dibujando mapas, de manera que a nuestra llegada a Hobart todo estuviese preparado; el tiempo pasaba rápidamente, aunque el viaje fue terriblemente largo.

En cuanto se refiere al cinturón de hielo, fuimos muy afortunados. Estaba en el mismo lugar en que lo habíamos encontrado en 1911, es decir, a unos 75° S. Seguimos por su borde durante poco tiempo y nos decidimos a atravesarlo. Lo único que vimos más al norte de 75° fueron pequeños icebergs.

Nuestro avance hacia el norte fue terriblemente lento; esa lentitud puede entenderse al leer la cita de mi diario del día 27 de febrero:

«Este viaje es más lento que cualquier otro de los que he hecho anteriormente; de vez en cuando conseguimos una media de dos nudos a la hora en una jornada. En los últimos cuatro días hemos recorrido la distancia que anteriormente hubiésemos recorrido en un solo día. Llevamos casi un mes y aún nos encontramos entre 52° y 53° de latitud sur, las tormentas del norte están a la orden del día, etc». A pesar del mal viento que soplaba nadie se quejó, y empleamos el tiempo en todo lo que teníamos que hacer.

Después de cinco esforzadas semanas, finalmente llegamos a Hobart y anclamos en su espléndido puerto el 7 de marzo.

Nuestras provisiones de alimentos frescos se nos acababan de terminar; las últimas patatas desaparecieron un par de días antes de nuestra llegada y matamos el último cerdo después de llevar dos días en Hobart.

El *Fram* permaneció allí durante trece días, que fueron empleados principalmente en reparar la hélice y limpiar el motor; además, se reparó el palo de la gavia que estaba casi partido por la mitad, ya que no tuvimos la oportunidad de conseguir uno nuevo.

La primera semana a bordo fue tranquila, pues, obligados por las circunstancias, no tuvimos comunicación con tierra; pero después el barco se llenó de visitantes, con lo que no sentimos demasiado ponernos otra vez en marcha.

Entregamos veintiuno de nuestros perros al doctor Mawson, el jefe de la expedición australiana; sólo se quedaron a bordo los perros que habían estado en el polo Sur y unos cuantos cachorros, dieciocho en total.

Mientras estuvimos en Hobart, llegó el barco del doctor Mawson, el *Aurora*. Un día subí a bordo, de modo que he tenido la oportunidad de estar en todos los barcos de las expediciones antárticas: en el británico *Terra Nova* el 4 de febrero de 1911, en la bahía de las Ballenas; en el alemán *Deutschland*, en septiembre y octubre de 1911 en Buenos Aires; en el japonés *Kainan Maru*, el 17 de enero de 1912 en la bahía de las Ballenas, y finalmente en el *Aurora*, en Hobart. Sin olvidarnos del *Fram*, el cual, por supuesto, creo que es el mejor de todos.

El 20 de marzo el *Fram* levó anclas y dejamos Tasmania.

Para comenzar hicimos pocos progresos, pues tuvimos calma durante casi tres semanas a pesar de encontrarnos en el mes de marzo en el cinturón de vientos del oeste del Pacífico sur. En la mañana del domingo de Pascua, 7 de abril, apareció el primer viento del noroeste y sopló día tras día cambiando entre fuerte brisa y tormenta, con lo que tuvimos una espléndida navegación hasta las islas Malvinas, a pesar de que la gavia fue arriada durante casi cinco semanas debido al mal estado del palo. Creo que la mayoría de nosotros queríamos ir lo más rápido posible; el viaje ya se había terminado y los que tenían familiares en casa querían estar con ellos cuanto antes; quizá por eso navegábamos tan bien.

El 1 de abril la señora *Snuppesen* dio a luz ocho cachorros; sacrificamos a cuatro, mientras que al resto, dos de cada sexo, se les dejó para criar.

El Jueves Santo 4 de abril estábamos en la longitud 180° y cambiamos de fecha, con lo que tuvimos dos jueves santos en la misma semana, lo que supuso unas buenas vacaciones, y no es necesario decir que esto nos alegró a todos. Fue algo bueno cuando llegó el martes de Pascua como un día normal de trabajo.

El 6 de mayo pasamos por el cabo de Hornos con buen tiempo; es verdad que tuvimos un violento huracán con ventisca, pero no duró más de media hora. Durante unos días la temperatura permaneció por debajo del punto de congelación, pero en cuanto entramos en el Atlántico el termómetro comenzó a subir.

Desde Hobart al cabo de Hornos no vimos hielos.

Después de pasar las islas Malvinas tuvimos vientos de cara, con lo que la última parte del viaje no tuvo nada de lo que presumir.

La noche del 21 de mayo pasamos Montevideo, donde nuestro benefactor había llegado unas horas antes; desde aquí a Río de la Plata la navegación fue lenta debido al viento de cara, y no pudimos echar el ancla en Buenos Aires hasta la tarde del día 23, casi al mismo tiempo en que nuestro benefactor desembarcaba en Buenos Aires. Cuando bajé a tierra a la mañana siguiente y me reuní con el señor P. Christophersen, se encontraba de muy buen humor. «Es como un cuento de hadas», dijo. Y no puedo negar que fuera una simpática coincidencia. Él, por supuesto, estaba igualmente encantado.

El día 25, fiesta nacional en Argentina, el *Fram* amarró en el mismo muelle en el que habíamos estado el 5 de octubre de 1911. Cuando nos marchamos entonces, sólo había siete personas a bordo para despedirnos, pero, por lo que se podía ver, ahora había algunos más para recibirnos; pude enterarme por medio de periódicos y otras distintas fuentes, que en el transcurso de unos meses la tercera expedición del *Fram* había crecido considerablemente en popularidad.

Para terminar, expondré uno o dos datos. Desde que el *Fram* dejó Christiania el 7 de junio de 1910, hemos dado dos veces y media la vuelta al mundo; la distancia recorrida ha sido de 54.400 millas náuticas (más de cien mil kilómetros); la lectura más baja en el barómetro durante este tiempo fue de 27,56 pulgadas (700 mm), registrada en octubre de 1911 en el Atlántico Sur.

El 7 de junio de 1912, en el segundo aniversario de la partida de Christiania, todos los miembros de la expedición, a excepción del jefe y yo, partieron para Noruega. La primera mitad de la expedición había llegado, por tanto, a su afortunada conclusión.

El primer relato[36]

El 10 de febrero de 1911 comenzamos nuestra marcha hacia el Sur, estableciendo depósitos de víveres hasta el 11 de abril. Construimos tres, y almacenamos en cada uno de ellos una tonelada de provisiones, entre ellas veintidós quintales[37] de carne de foca. Al no presentar el terreno marcas que nos sirvieran de orientación, dejamos indicado el lugar de cada depósito con banderas colocadas sobre postes, separados unos nueve kilómetros formando una línea de este a oeste. La primera barrera presentaba una buena superficie para la marcha, especialmente para los trineos tirados con perros. Así, el 15 de febrero llegamos a recorrer unos doscientos kilómetros. Cada trineo pesaba unos trescientos kilogramos, y era arrastrado por seis perros. La barrera superior era suave y lisa. Había algunas grietas aquí y allá, pero únicamente las encontramos peligrosas en uno o dos lugares. También presentaba ondulaciones muy regulares. El tiempo era favorable, con viento totalmente en calma o ligeras brisas. La temperatura más baja registrada en la estación fue de -45° C, tomada el 4 de marzo.

Cuando regresamos al cuartel de invierno el 5 de febrero, después del primer viaje, nos encontramos con que el *Fram* ya había zarpado. De boca de los que habían permanecido junto a nuestro valiente capitán, escuchamos con orgullo y alegría que habían conseguido llegar con éxito más al sur que cualquier otro barco. De manera que el bueno del viejo *Fram* había enarbolado la bandera de Noruega en los puntos más extremos al norte y al sur del planeta. La mayor latitud austral alcanzada por el *Fram* fue de 78° 41’.

Antes de que el invierno llegase, ya teníamos sesenta toneladas de carne de foca en nuestro cuartel de invierno; era suficiente para nosotros y para nuestros 110 perros. Habíamos levantado ocho perreras y varias tiendas conectadas unas con otras, además de cabañas de hielo. Cuando guardamos provisiones para los perros, también pensamos en nosotros mismos. Nuestra pequeña casa estaba casi enteramente cubierta de nieve. Hasta mediados de abril no nos decidimos a instalar iluminación artificial en la cabaña. Lo hicimos con la ayuda de una lámpara *Lux* de 200 candelas, que proporcionaba una iluminación excelente, al mismo tiempo que mantenía la temperatura a unos 20° C durante el invierno. La ventilación era buena y proporcionaba suficiente aire fresco. La cabaña estaba conectada directamente, por medio de trincheras subterráneas, con el taller, la despensa, el almacén y la bodega, junto con el único baño y el observatorio. Así teníamos todo dentro y a mano, en el caso de que el tiempo fuese demasiado frío y tormentoso como para aventurarse al exterior.

El sol nos abandonó el 22 de abril y no volvimos a verlo en cuatro meses. Empleamos el invierno en reformar todo nuestro equipamiento, que en nuestros viajes de aprovisionamiento había demostrado ser muy pesado y tosco para la suave superficie de la barrera. En esa misma estación aprovechamos para llevar a cabo todo el trabajo científico, pues disponíamos de ocasión para ello. Tomamos varias observaciones meteorológicas sorprendentes. Había muy poca nieve a pesar de estar cerca de mar abierto. Esperábamos registrar temperaturas más altas durante el invierno, pero el termómetro se mantuvo muy bajo. Durante cinco meses se midieron temperaturas que variaban entre -50 y -59° C. La más baja (-59° C) fue el 13 de agosto, con tiempo en calma. El 1 de agosto anotamos -58° C, con vientos de 21 kilómetros por hora. La temperatura más alta de todo el año fue de -26 ° C. Esperábamos una ventisca tras otra, pero sólo tuvimos dos tormentas de carácter moderado. Hicimos excelentes observaciones de la aurora austral ocupando todo el firmamento. Durante todo el invierno nuestro estado de salud fue magnífico. Cuando el 24 de agosto volvió a salir el sol, brilló de nuevo sobre unos hombres que se encontraban fuertes de cuerpo y mente, preparados para comenzar la tarea a la que estaban destinados.

El día antes de la marcha hacia el Sur llevamos los trineos hasta el punto de partida. A comienzos de septiembre la temperatura subió; fue entonces cuando se decidió comenzar el viaje. El 8 de septiembre un equipo de ocho hombres se puso en marcha con siete trineos y noventa perros, con provisiones para tres meses. La superficie del hielo estaba en perfectas condiciones y la temperatura no tan mala como podría haber sido. Pero en los días siguientes nos dimos cuenta que habíamos comenzado demasiado pronto. Las temperaturas cayeron y permanecieron durante algunos días entre -50 y -59° C. Personalmente no sufrimos mucho, pues teníamos buenas ropas de piel, pero con los perros era otra cosa. Iban desmejorando día a día, y pronto comprendimos que no iban a ser capaces de aguantar un camino tan largo. Al llegar al almacén que teníamos situado a 80° de latitud sur, acordamos regresar y esperar a que llegase la primavera. Dejamos allí almacenadas las provisiones y nos volvimos a casa. Salvo la pérdida de algunos perros y síntomas de congelación en uno o dos talones, todo se desarrolló bien. No fue hasta mediados de octubre cuando llegó la primavera de manera clara. Comenzamos a ver focas y aves. La temperatura se mantuvo estable entre -20,5 y -30° C.

Entre tanto, decidimos abandonar el plan original que habíamos ideado para llegar al Sur. Cinco hombres se dedicarían a llevarlo a cabo, y los otros tres realizarían un viaje hacia el este para visitar la tierra del Rey Eduardo VII. En realidad, este viaje no formaba parte de nuestro programa, pero como los ingleses no lograron alcanzar esa zona el último verano, como había sido su intención, estuvimos de acuerdo en intentar nosotros este viaje añadido.

El 20 de octubre partió el equipo en dirección sur. Estaba formado por cinco hombres con cuatro trineos y cincuenta y dos perros, con provisiones para cuatro meses. Todo estaba perfectamente controlado y preparamos nuestras mentes para realizar la primera parte del viaje con la mayor tranquilidad posible, de manera que ni nosotros ni los perros terminásemos fatigados, con lo que decidimos hacer un pequeño alto después de 22 días de viaje en el depósito situado a 80° de latitud sur. Con todo, perdimos la orientación debido a una espesa niebla, pero después de tres o cuatro kilómetros de marcha volvimos a encontrar de nuevo el camino.

Tras descansar y dar a los perros toda la carne de foca que fueron capaces de comer, retomamos la marcha después de veintiséis jornadas. La temperatura permanecía estable entre -20,5° C y -30° C.

En un principio habíamos pensado hacer etapas de entre veinte y treinta kilómetros diarios como máximo; comprobamos que eran distancias muy pequeñas, gracias a nuestra fortaleza y a la disposición de nuestros animales. A partir de la latitud 80° comenzamos a erigir montículos de nieve, de la altura de un hombre, para dejar indicado nuestro camino de vuelta a casa.

Tras el día treinta y uno de viaje alcanzamos el depósito situado a 81°. Nos detuvimos durante un día y alimentamos a nuestros perros con pemmican. El 5 de noviembre llegamos al depósito en la latitud 82°, donde los perros tuvieron toda la carne que desearon por última vez.

El día 8 reemprendimos nuestro viaje hacia el Sur, con un recorrido diario de unos cincuenta kilómetros. Para aliviar la pesada carga de los trineos, fuimos construyendo pequeños depósitos en cada uno de los paralelos que alcanzábamos. La etapa desde la latitud 82° a 83° fue un puro viaje de placer, pues tanto la superficie como la temperatura eran tan favorables como podíamos desear. Todo marchaba sobre ruedas hasta el día 9, cuando divisamos la tierra de Victoria del Sur y la prolongación de la cadena montañosa, indicada por Shackleton en su mapa, que discurría en dirección sudeste desde el glaciar Beardmore. Ese mismo día llegamos a la latitud 83°, donde organizamos el cuarto almacén.

El día 11 hicimos un interesante descubrimiento: la barrera de Ross terminaba en una elevación en su parte sudeste, formada por una cadena montañosa que discurría en dirección sudeste desde la tierra de Victoria del Sur, y otra cadena en el lado opuesto, en dirección sudoeste a continuación de la tierra del Rey Eduardo VII.

El día 13 llegamos a la latitud 84°, donde volvimos a instalar otro depósito. Y el día 16, otro en la latitud 85°. Desde nuestro cuartel de invierno en *Framheim* habíamos marchado directamente hacia el sur de forma continua.

El 17 de noviembre, latitud 85°, llegamos a un punto donde la barrera, al encontrarse con tierra firme, presentaba un tramo difícil de cruzar y que

se interponía en nuestra ruta, aunque para entonces eso no presentaba ninguna dificultad. La barrera se levantaba en forma de ola a una altura de unos 90 metros, y en su parte final presentaba unas largas grietas. Aquí establecimos nuestro almacén principal. Cargamos en los trineos provisiones para sesenta días y dejamos tras nosotros las suficientes para otros treinta.

La tierra que teníamos ante nosotros y que íbamos a atacar parecía totalmente inaccesible, con cimas que alcanzaban alturas entre 600 y 3.000 metros. Más al sur descubrimos otras cumbres superiores a 4.500 metros.

Al día siguiente comenzamos a subir. La primera parte era tarea fácil, ya que el terreno ascendía de manera suave, con pequeñas laderas de nieve justo debajo de la montaña. Nuestros perros trabajaban bien y no nos llevó demasiado tiempo atravesar estas laderas.

Lo siguiente con lo que nos encontramos fueron unos pequeños glaciares, aunque con pendientes empinadas; aquí tuvimos que poner veinte perros en cada trineo y llevarlo todo en dos viajes. En algunos puntos había tanta inclinación que era difícil hasta usar nuestros esquís. Varias veces profundas grietas nos obligaron a volver atrás.

El primer día ascendimos 600 metros. Al siguiente, cruzamos glaciares más pequeños y acampamos a una altitud de 1.400 metros. El tercer día nos vimos obligados a descender el gran glaciar de Axel Heiberg, que separa las montañas de la costa en su parte más austral.

Al día siguiente comenzó la parte más larga de nuestra ascensión. Tuvimos que hacer muchos rodeos para evitar grandes fisuras y grietas abiertas. La mayoría de ellas estaban cubiertas, pues probablemente hacía mucho tiempo que el glaciar no se movía; de todas formas, tuvimos que andar con mucho cuidado ya que nunca sabíamos el grosor de la nieve que las cubría. Esa noche instalamos nuestro campamento en un entorno pintoresco, a una altura de 1.500 metros.

El glaciar se encontraba aprisionado entre dos montañas de 4.500 metros, a las que nombramos más tarde Fridtjof Nansen y Don Pedro Christophersen.

Al final del glaciar podíamos ver el gran cono de hielo de Ole Engelstad levantándose en el aire 5.800 metros. El glaciar estaba mucho más

descompuesto en esta parte más estrecha; enormes grietas parecía como si quisieran detener nuestra marcha pero, afortunadamente, el camino no estaba tan mal como aparentaba.

Nuestros perros, que durante los últimos días habían cubierto una distancia cercana a los setecientos kilómetros, hicieron un buen trabajo ese día recorriendo treinta y cinco kilómetros sobre un terreno que ascendía hasta 1.760 metros. Era un récord aparentemente imposible. Tan sólo nos llevó cuatro días llegar desde la Barrera hasta la inmensa llanura interior. Acampamos a 2.300 metros de altitud. Aquí tuvimos que sacrificar a veinticuatro de nuestros valientes perros, quedándonos con dieciocho —seis por cada uno de nuestros tres trineos—. Y aquí nos vimos obligados a detenernos durante cuatro días debido al mal tiempo. El 25 de noviembre estábamos cansados de esperar y nos pusimos en marcha de nuevo. El día 26 nos sorprendió una tremenda ventisca. Entre tanta nieve era imposible ver absolutamente nada; pero sentimos que, contrariamente a lo que habíamos esperado —a saber, otra subida—, nos encontramos con un rápido descenso colina abajo. El altímetro nos mostró ese día un descenso de más de ciento ochenta metros. Continuamos nuestra marcha al día siguiente con un fuerte viento y una espesa nevada. Nuestras caras estaban heladas, pero esto no era lo peligroso; el problema era que no podíamos ver nada. Al día siguiente, según nuestros cálculos, habíamos alcanzado la latitud 86°. El altímetro mostraba un descenso de doscientos cuarenta metros de desnivel. El siguiente día transcurrió en las mismas condiciones. El tiempo se aclaró a eso del mediodía y ante nuestros atónitos ojos apareció una enorme cadena montañosa hacia el este, y no muy lejana. Esta visión duró sólo unos instantes y desapareció de nuevo entre la ventisca. El día 29 el tiempo se calmó y el sol volvió a brillar —una agradable sorpresa —. Nuestro camino pasaba por un gran glaciar, que discurría en dirección sur. A su lado este se extendía una cadena montañosa en dirección sudeste. No teníamos visión de su parte oeste, oculta bajo una espesa niebla. A los pies del glaciar del Diablo colocamos un almacén en la latitud 86° 21’, con provisiones para seis días. El altímetro marcaba 2.400 metros sobre el nivel del mar. El 30 de noviembre comenzamos a ascender el glaciar. La parte inferior se presentaba quebrada y peligrosa y los delgados puentes de nieve

sobre la grietas se partían frecuentemente a nuestro paso. Esa tarde, desde nuestro campamento tuvimos una magnífica vista de las montañas situadas al este. El monte Helmer Hansen destacaba entre todas ellas, con sus 3.660 metros de altitud y cubierto de glaciares tan escarpados que probablemente sería imposible escalarlo. También podíamos ver los montes Oskar Wisting, Sverre Hassel y Olav Bjaaland, espléndidamente iluminados por los rayos del sol. Desde la distancia apenas era visible entre la neblina el monte Thorvald Nilsen, con su cumbre de 4.570 metros. Todo esto era lo único que podíamos ver desde donde estábamos situados. Nos llevó tres días ascender el glaciar del Diablo, durante los cuales siempre estuvimos rodeados de una intensa neblina.

El 1 de diciembre dejamos atrás el glaciar con buen ánimo. Nuestra ascensión había superado innumerables grietas y agujeros. En este momento nos encontrábamos a 2.860 metros. Entre la neblina y la nieve parecía que ante nosotros se abría un lago helado, pero resultó ser una llanura inclinada de hielo, cubierta de bloques helados. Nuestra travesía por este lago helado no fue muy agradable. El suelo bajo nuestros pies evidentemente estaba hueco y nuestros pasos sonaban como si camináse mos sobre toneles vacíos. Primero se hundió un hombre, y después dos perros, pero consiguieron salir sanos y salvos. Nos era imposible usar nuestros esquís sobre este hielo tan pulido, pero los trineos no iban mal. A este lugar le llamamos la Pista de Baile del Demonio. Esta parte de nuestro viaje fue la más pesada de todas. El 2 de diciembre alcanzamos nuestro punto más alto. Según el altímetro y nuestro barómetro, nos encontrábamos a una altitud de 3.375 metros —y a una latitud de 87° 51’—. El 8 de diciembre desapareció el mal tiempo, el sol brilló sobre nosotros una vez más y pudimos reemprender nuestras observaciones. Comprobamos que las observaciones y nuestros cálculos de la distancia cubierta daban el mismo resultado —a saber, 88° 16’ latitud sur—. Ante nosotros se extendía una llanura completamente lisa, interrumpida por algunas pequeñas grietas. Por la tarde pasamos los 88° 23’, el punto más al sur alcanzado por Shackleton. Instalamos nuestro campamento a 88° 25’ y construimos nuestro último depósito —el número 10—. Desde 88° 25’ la llanura descendía lenta y

enteramente plana. Alcanzamos los 88° 29’ el 9 de diciembre; el 12 de diciembre, los 89° 30’, y el 13 de diciembre, los 89° 45’.

A partir de este momento, las observaciones y nuestros cálculos mostraban una sorprendente coincidencia. Calculamos que deberíamos estar en el polo el 14 de diciembre. Por la tarde tuvimos un tiempo radiante —un ligero viento del sudeste con una temperatura de -23° C—. Los trineos marchaban perfectamente. El día pasó sin que ocurriera nada reseñable y a las tres en punto de la tarde nos detuvimos: según nuestros cálculos habíamos alcanzado nuestra meta.

Nos reunimos en torno a la bandera de Noruega —una hermosa bandera de seda—, la izamos entre todos y pusimos el nombre de llanura del Rey Haakon VII a la inmensa planicie donde se encontraba el polo Sur.

Era una vasta llanura con la misma apariencia en todas direcciones, kilómetro tras kilómetro. Durante la tarde recorrimos la zona donde habíamos instalado el campamento y al día siguiente, al tener un buen tiempo, nos dedicamos a realizar mediciones desde la seis de la mañana hasta las siete de la tarde; estas nos dieron el resultado de 89° 55’. Con el fin de hacer las comprobaciones lo más cerca del Polo como nos fuera posible, seguimos avanzando, tan cerca del verdadero Sur como pudimos, los nueve kilómetros restantes. El 16 de diciembre montamos nuestro campamento bajo un sol radiante, con las mejores condiciones para hacer las observaciones. Cuatro de nosotros tomamos datos cada hora durante todo el día —veinticuatro horas en total—. El resultado de todas estas anotaciones lo someteríamos al examen de los expertos.

De esta forma tomamos todas las mediciones tan cerca del Polo como humanamente se podía hacer con los instrumentos de que disponíamos. Teníamos un sextante y un horizonte artificial calculado para un radio de ocho kilómetros.

El 17 de diciembre ya estábamos preparados para regresar. Pusimos en este punto una pequeña tienda circular y sobre ella la bandera de Noruega, así como el gallardete del *Fram*. El campamento noruego en el polo Sur fue bautizado con el nombre de *Polheim*. La distancia recorrida desde nuestro cuartel de invierno hasta el Polo fue de unos 1.400 kilómetros, con lo que alcanzamos una media de veinticinco kilómetros diarios.

Ese mismo día comenzamos el viaje de regreso. El tiempo fue favorable en líneas generales, con lo que la vuelta fue mucho más fácil. Llegamos a *Framheim*, nuestro cuartel de invierno, en enero de 1912, con dos trineos y once perros, todos en buenas condiciones. Cubrimos el viaje de regreso a una media de treinta y seis kilómetros diarios. La temperatura más baja registrada fue de -31° C, y la más alta de -5° C.

El principal resultado —además de alcanzar el Polo— era determinar la extensión y características de la barrera de Ross. Junto con esto, el descubrimiento de una probable conexión entre las tierras de Victoria del Sur y del Rey Eduardo VII a través de la enorme cadena montañosa que discurre hacia el sudeste y que podíamos ver aún desde la latitud de 88° 8’; continuaba, con toda probabilidad, cruzando el continente antártico. Dimos el nombre de montañas de la Reina Maud a todo el sistema montañoso recién descubierto, de unos ochocientos cincuenta kilómetros de longitud.

La expedición a la tierra del Rey Eduardo VII, bajo el mando del teniente Prestrud, consiguió excelentes resultados. Confirmaron el descubrimiento de Scott y el reconocimiento de la bahía de las Ballenas y de la barrera de hielo llevados a cabo por el grupo, esto ha sido de gran interés. Hemos conseguido una buena colección de material geológico de las tierras del Rey Eduardo VII y Victoria del Sur.

El *Fram* llegó a la bahía de las Ballenas el 9 de enero; se retrasó en los «cuarenta rugientes» a causa de los vientos del este.

El 16 de enero la expedición japonesa llegó a la bahía de las Ballenas[38] y desembarcó cerca de nuestro cuartel de invierno.

El 30 de enero abandonamos la bahía de las Ballenas. Tuvimos un largo viaje por culpa de los vientos contrarios.

Todos gozábamos de buena salud.

ROALD AMUNDSEN

Hobart, Tasmania, 8 de marzo de 1912.

Polo Sur. *Apéndices*

Apéndice I. El *Fram*

Por el comodoro Christian Blom

Colin Archer dice en su descripción del *Fram*, en la narración hecha por Fridtjof Nansen de la expedición noruega al Ártico en 1893-1896, que el éxito de una expedición semejante a la planeada y llevada a cabo por el Dr. Nansen en esas fechas se debe al cuidado con el que se prevén todas las posibles contingencias y de las precauciones tomadas para afrontarlas, así como la elección de cada detalle del equipo con la especial consideración de cuál va a ser su uso. Y a ninguna de las partes del equipo, dice, se podría aplicar lo dicho con mayor motivo que al barco que llevó al Dr. Nansen y a sus compañeros en su arriesgado viaje.

El barco construido por Colin Archer, el *Fram*, demostró —primero en el famoso viaje de Fridtjof Nansen y después en la larga expedición de invierno de Sverdrup en la tierra de Ellesmere— que cumplía enteramente su propósito, mejor dicho, superaba con creces las mejores expectativas.

Fue entonces cuando Roald Amundsen decidió aventurarse en un viaje no menos arriesgado que los ya mencionados y comenzó a buscar el barco apropiado. Era natural que pensase en el *Fram*, pero era un barco veterano —tenía unos dieciséis años— y había estado expuesto a muchos avatares; se decía que se encontraba bastante deteriorado.

Aun así, Roald Amundsen no se desanimó por esta contrariedad y quiso ver por él mismo en qué estado se encontraba el *Fram* después de sus dos cometidos. Viajó con Colin Archer el 1 de junio de 1908 al Astillero Naval de Horten y realizó un exhaustivo estudio del barco. Y en la primavera de 1909 solicitó al astillero que reparasen la nave y llevasen a cabo las modificaciones que creyó necesarias para su empresa.

Antes de continuar con la narración de las reparaciones y cambios efectuados en el barco entre 1909 y 1910, haremos una pequeña recapitulación, con permiso del autor, de la descripción que se hace del *Fram* en la obra de Nansen, *Hacia el Polo*[39], especialmente en lo que se refiere a las características de la construcción del navío.

El problema que se buscaba resolver en el diseño del *Fram* era que soportase el abrazo destructivo de los hielos. Conseguir esto era el principal objetivo, todo lo demás era secundario.

Pero aparte del mero hecho de la resistencia per se, había problemas de diseño que se pensaba podrían jugar un importante papel para alcanzar su objetivo principal. A veces es más prudente evitar la fuerza del viento que soportarla, y salir de la situación sin ningún daño; había razones para pensar en una juiciosa elección del modelo que pudiera eludir la fuerza de la presión del hielo y así evitar peligros. Se habían visto ejemplos de esto en pequeños barcos noruegos que habían sido atrapados por los hielos cerca de Spitzbergen y Nueva Zembla. Ocurre a veces que son levantados fuera del agua por la presión del hielo sin sufrir serios daños; y estos barcos no eran especialmente resistentes, pero tienen, como pequeños barcos veleros, un considerable perfil arqueado y costados inclinados. El hielo se encuentra con la inclinación de los costados y presiona hacia el fondo en ambos lados, hasta que los hielos se encuentran bajo la quilla, dejando al barco descansar sobre la cama que el mismo hielo ha fabricado.

Teniendo en cuenta este principio, se decidió partir enteramente de la normal sección del armazón con fondo liso y adoptar una forma que no presentara puntos vulnerables en los costados del barco, para que en el caso de que aumentara la presión en sentido horizontal se produjera el efecto de izado del barco descrito anteriormente. En la construcción del *Fram* se buscó solucionar este problema evitando superficies planas o cóncavas,

dando al barco líneas redondeadas tanto como fue posible. Además de aumentar su resistencia a las presiones externas, esta forma tenía la ventaja de permitir al hielo deslizarse por debajo en cualquier dirección.

El *Fram* era una goleta de tres mástiles de proa a popa con un motor auxiliar de 200 caballos, el cual proporcionaba una velocidad de 6 nudos, con una capacidad de carga moderada y un consumo de carbón de 2,8 toneladas diarias.

Estaba diseñado con una eslora suficiente para llevar la cantidad de carbón necesaria, provisiones y otros equipos para un período de cinco años, así como el alojamiento de la tripulación.

Sus principales dimensiones eran:

Longitud de la quilla	31,5 metros
Longitud de la línea de flotación	36,27 metros
Longitud total	39 metros
Manga en su línea de flotación	10,36 metros
Manga en su punto mayor	11 metros
Calado	5,24 metros

El desplazamiento con un calado de 4,75 metros era de 800 toneladas. Las medidas estaban tomadas desde la parte más exterior del casco sin contar las protecciones contra los hielos. Los cálculos para aduanas fueron de 402 toneladas de peso bruto y 307 toneladas de peso neto.

El barco, con motores y calderas, se calculó en unas 420 toneladas. Con el calado mencionado anteriormente, quedaba una distancia entre la línea de flotación y la cubierta de noventa centímetros, lo que significaba una capacidad de 380 toneladas. El peso en realidad se excedía en cien toneladas, lo que dejaba la anterior distancia en sólo cincuenta centímetros, esto cuando navegó en su primer viaje. Esta inmersión adicional sólo tendría efectos negativos cuando el barco llegase a los hielos, ya que podría retrasar su izado sobre la masa helada, que era lo que hacía en gran medida que fuera un barco seguro. Pero el peligro no venía sólo del gran peso que se tenía que levantar, sino de las paredes de hielo que podrían amontonarse

contra los costados del barco y alcanzar una altura suficiente como para caer sobre la cubierta antes de que el barco comenzara a ascender. De todas formas, la carga se podría aligerar para cuando el barco llegase a los hielos. El tiempo demostró que cuando el hielo comenzó a ejercer presión, el barco ascendió y el peligro de que los bloques de hielo cayeran sobre la cubierta fue menor de lo que se esperaba.

La quilla del *Fram* era de olmo americano, de dos piezas de noventa centímetros cuadrados; con un espacio entre ellas de sesenta centímetros. Las maderas del casco eran de roble, obtenidas en el Astillero Naval de Horten, donde llevaban mucho tiempo extendidas para su perfecto secado, y donde se les había dado la forma adecuada. Cada sección del casco estaba formada por dos cuadernas superpuestas, cada una de ellas medía de veinticinco a veintiocho centímetros desde proa a popa; las dos maderas estaban unidas y atornilladas, con lo que formaban una sola y robusta pieza. Las uniones estaban cubiertas con chapas de hierro. El revestimiento interior estaba formado por madera de pino en toda su longitud y con un grosor de entre diez y quince centímetros. El refuerzo interior de la quilla también era de pino, en dos capas, una sobre otra, cada una de noventa y seis centímetros cuadrados, desde proa hasta la sala de máquinas. Bajo la caldera y el motor no había espacio para este refuerzo. Había dos cubiertas. Las vigas de la cubierta principal era de roble americano o alemán, las de la cubierta inferior y la cubierta intermedia de pino o abeto noruego. Todas las maderas que forraban las cubiertas eran de abeto noruego, de diez centímetros las de la cubierta principal y de ocho el resto. Las vigas se sujetaban a los lados del barco con ángulos de abeto noruego; se emplearon un total de cuatrocientos cincuenta. Los ángulos de madera, por regla general, se preferían a los de hierro, ya que eran más elásticos. Con todo, utilizamos una buena cantidad de ángulos de hierro donde la madera era menos apropiada. En las calderas y en la sala de máquinas las vigas de la cubierta inferior se tuvieron que levantar casi un metro para que hubiese suficiente espacio para las máquinas. De forma similar, se levantó la cubierta superior desde el mástil de popa hasta el palo mayor, formando la cubierta intermedia, bajo la cual estaban los camarotes. Sobre esta cubierta intermedia, inmediatamente delante de la chimenea, se encontraba el

camarote de oficiales, acondicionado ahora como camarote de derrota, desde donde, a través de dos escaleras, una por cada lado, se podía bajar al resto de camarotes.

Además de los protectores para el hielo, tenía una doble capa exterior de madera de roble. Las dos primeras placas protectoras de la quilla eran sencillas, de dieciocho centímetros de grosor; estaban sujetas a esta y a la madera del casco. La primera capa (la interior) tenía ocho centímetros de grosor, sujeta sólo con clavos; la exterior era de diez centímetros, sujeta con espigas de roble y con tornillos, como se hace habitualmente. Las dos placas superiores también eran sencillas, de quince centímetros. El protector de hielo era de *Greenheart*[40] y cubría los costados del barco desde la quilla hasta medio metro por encima de las dos placas de quince centímetros citadas anteriormente. Solamente estaba sujeto con clavos y tirafondos. Cada capa de madera era calafateada antes de colocar la siguiente. Así, sólo unos ocho o diez centímetros de la quilla sobresalían de las placas protectoras; esta parte se redondeó para que pudiera atravesar mejor los hielos y que estos se pudiesen deslizar más fácilmente por debajo del velero. Las ranuras que quedaban entre las maderas se rellenaron con una mezcla de carbón y alquitrán, brea y serrín, todo ello calentado junto y aplicado mientras aún estaba caliente. De esta forma, los costados del barco estaban formados por una masa compacta de un grosor que variaba entre setenta y ochenta centímetros. Al estar rellenas todas las posibles ranuras entre la maderas, no había espacio para filtraciones de agua bajo el revestimiento. Se colocó un falso suelo de unos cuantos centímetros encima del revestimiento a cada lado del refuerzo interior de la quilla, para robustecer aún más las paredes del barco y de manera especial para prevenir posibles aplastamientos. Se colocaron contrafuertes de hierro en las paredes, sujetos con abrazaderas desde la cubierta superior hasta el fondo del barco, atravesando el suelo de madera de las cubiertas intermedias.

La proa estaba formada por tres grandes vigas de roble, una a continuación de la otra, formando juntas un bloque sólido de roble de un metro y veinte centímetros, con una anchura de treinta y ocho centímetros. Las tres placas exteriores de cada viga, al igual que ocurría con las paredes, estaban cajeadas a la proa. Los soportes de la hélice tenían dos grosores

diferentes, sus medidas eran de sesenta y seis centímetros a lo ancho del barco y treinta y cinco a lo largo. El saliente de popa discurre hacia un punto en el que no hay ningún travesaño. Lo que significa que cada costado de popa está sujeto a una robusta madera paralela longitudinalmente al eje central del navío, formando, por decirlo así, una doble sujeción, y el espacio entre ellas forma una especie de pozo que termina en la cubierta superior. El eje del timón estaba colocado en medio de este pozo, dividiéndolo en dos partes, una para la hélice y otra para el timón. De esta forma es posible retirar fuera del agua tanto la hélice como el timón. Este último estaba sujeto a un eje cilíndrico, de manera que podía girar sobre sí mismo, impidiendo que se atascara en caso de que el pozo se llenase de hielo. A popa del pozo del timón, el hueco con la madera de popa se rellenó con madera sólida, y para asegurarla se atornilló de lado a lado del navío. Las cuadernas de los costados se unían a la popa en esta parte y se sujetaban por medio de ángulos. La proa y el mástil de popa se unían al refuerzo de la quilla con robustos ángulos de madera y se aseguraron a los costados del barco con sólidos travesaños y apoyos de madera y hierro.

Aunque el *Fram* no estaba especialmente construido para embestir los hielos, se suponía que de vez en cuando se vería obligado a tener que atravesarlos. Sin embargo, su proa y su popa estaban construidas como se hacía normalmente. En la parte delantera de la proa tenía sujeta con tornillos una pieza de hierro desde el barbiquejo hasta debajo de la quilla. A los lados de esta pieza de hierro se atornillaron unas placas también de hierro (de 7,62 × 2 centímetros) sobre la proa, que cubrían un total de dos metros a cada lado. Estas placas de hierro estaban unidas entre sí formando una superficie continua, blindando más de medio metro desde la quilla. El borde puntiagudo de la popa se protegía de la misma forma y los lados inferiores del pozo también se recubrieron con gruesas placas de hierro. El eje del timón, que debido a su posición tan expuesta se puede decir que era el talón de Aquiles del barco, fue reforzado con tres pesadas piezas de hierro, una en su comienzo para la hélice y las otras a cada lado, sujetas juntas con tornillos.

Se tomaron extraordinarias precauciones para reforzar los costados del barco, los cuales estaban particularmente expuestos a las presiones de los

hielos y que, a consecuencia de su forma, eran la parte más débil de todo el casco. Bajo cada viga en ambas cubiertas se colocaron unos refuerzos en diagonal (de 15 × 25 centímetros), casi formando ángulo recto con los costados del barco y sujetándolos a cada lado de las vigas con soportes de madera. Había sesenta y ocho de estos refuerzos a lo largo de todo el barco. Además, bajo las vigas había tres filas de puntales verticales entre las cubiertas y una fila en la cubierta inferior sujetando desde el refuerzo de la quilla. La unión con este refuerzo y con las vigas se hacía mediante bandas de hierro. Todo el interior del barco estaba repleto de una red de refuerzos y soportes, colocados de tal forma que distribuían la presión y ofrecían rigidez a toda la construcción. En el cuarto de máquinas fue necesario modificar los soportes para proporcionar el espacio suficiente tanto para el motor como para las calderas. Todas las partes de hierro, a excepción de los forjados más pesados, estaban galvanizadas.

Cuando Otto Sverdrup requirió los servicios del *Fram* para su expedición polar, llevó a cabo una serie de modificaciones. La más importante de todas fue colocar una nueva cubierta en la parte delantera del barco, desde el mamparo del cuarto de máquinas hasta la proa, a una altura de dos metros y quince centímetros por encima de la antigua cubierta. El espacio bajo esta nueva cubierta fue habilitado como cabina de proa, con una serie de camarotes en su interior, un gran taller, etc. El viejo cuarto de derrota situado inmediatamente delante de la chimenea fue eliminado y en su lugar se colocó un gran depósito de agua. El mástil de proa fue levantado y anclado en la cubierta inferior. Una falsa quilla, de 25 × 30 centímetros se colocó debajo de la quilla auténtica. Además de otros cambios menos significativos.

A su regreso en 1902, tras su segunda expedición bajo el mando del capitán Sverdrup, el *Fram* fue enviado a Horten para ser inspeccionado en el astillero naval.

Poco tiempo después de que hubiera llegado al astillero, el capitán Sverdrup propuso varias reparaciones y cambios. Se llevaron a cabo las reparaciones, pero los cambios se pospusieron, pendientes del futuro empleo del navío.

El *Fram* permaneció inactivo en el puerto naval hasta 1905, cuando fue utilizado por la artillería marina como polvorín flotante. En el mismo año, una buena cantidad de equipos y aparejos (entre ellos velas y la mayoría de las jarcias) se perdieron en un fuego que destruyó unos de los almacenes donde se guardaban.

En 1903, la quilla y la proa del barco (que eran de olmo y roble) fueron revestidas de zinc, mientras que la protección exterior de *Greenheart* se mantuvo, recubriéndola con una mezcla de carbón y alquitrán y una aleación de cobre. En 1907, la totalidad del recubrimiento por debajo de la línea de flotación fue cubierto con zinc, el cual fue retirado en 1910, cuando el barco fue preparado para su tercer viaje a las órdenes de Roald Amundsen.

En 1907 se llevó a cabo una profunda inspección del barco, ya que se sospechaba que la madera del interior de la gruesa capa aislante que rodeaba los camarotes estaba comenzando a deteriorarse.

En expediciones anteriores los camarotes, los almacenes de popa y el taller, así como las estancias de proa, habían sido aislados con varios paneles gruesos de madera. Las ranuras se rellenaron con trozos de corcho, alternando con pelo de reno, fieltro grueso y linóleo. En el transcurso de un año, la humedad había penetrado en el aislamiento, con el resultado de la aparición de hongos y el deterioro se había extendido por todas las maderas cercanas. Así mismo, fue durante la inspección de 1907 cuando se detectó que los paneles de los techos de los camarotes estaban en gran parte podridos o atacados por los hongos. Del mismo modo, la zona bajo la cubierta superior sobre estos camarotes estaba parcialmente atacada por los citados hongos, al igual que las vigas transversales, las sujeciones y las vigas longitudinales. Sin embargo, la cubierta inferior estaba mejor preservada. Los rellenos de las maderas de picea o abeto que estaban colocados entre las cuadernas y la zona de camarotes también estaban invadidos por los hongos, mientras que las cuadernas del casco en sí, hechas de roble, se encontraban en buen estado. También el revestimiento aislante exterior, de alguna manera, estaba dañado por los hongos.

En la carbonera situada sobre la cubierta principal, los ángulos de picea estaban parcialmente podridos, al igual que algunas vigas, mientras que las

paredes se encontraban en buen estado.

El mástil y el mastelero de gavia estaban muy deteriorados, mientras que el resto de palos se encontraba en buen estado.

Durante la inspección se retiraron todos los paneles de madera y los aislamientos, y después, además, todas las maderas podridas y las atacadas por hongos, así como toda la carpintería que estaba recubierta con una mezcla de carbón y brea o alquitrán. Los mástiles, así como varios aparejos y otros equipos, se bajaron a tierra.

Finalmente resultó que el resto del navío —esto es, todo la parte inferior del casco, justo debajo de la cabina del puente— estaba perfectamente, parecía todo nuevo. Tampoco había signo de deformaciones por ningún lado. Es difícil imaginar mejor prueba de la excelente construcción del barco; después de dos prolongadas expediciones, donde se vio expuesto a las más severas presiones de los hielos y a pesar de tener entonces (1907) quince años, la inspección demostró que el casco, la parte que más tiene que soportar las presiones del agua y de los hielos, se encontraba en unas condiciones tan buenas como si fuera nuevo.

El barco quedó en este estado hasta que, como ya he mencionado, Roald Amundsen y su constructor, Colin Archer, llegaron al astillero el 1 de junio de 1908 para inspeccionarlo.

Después de algunas cartas y conversaciones entre Roald Amundsen y los astilleros, finalmente el 9 de marzo de 1909 se hace una oferta por las reparaciones y los cambios necesarios del *Fram*. Las reparaciones consistían en el arreglo de todos los daños referidos anteriormente.

Las modificaciones se referían en primera instancia al motor de vapor y a la caldera (en la última expedición de Sverdrup, la chimenea se había quemado); estos se reemplazarían por un motor de fueloil; como consecuencia, la carbonera podría desaparecer, pero por otro lado debía colocarse un buen número de depósitos capaces de contener unas 90 toneladas de combustible. También se deseaba aparejar una vela cuadrada en el mástil de proa en vista de las grandes distancias que habría que recorrer en la expedición.

En la parte final de la bodega inferior se colocó el motor Diésel de 180 caballos, rodeado por todos sus equipos auxiliares y calderines de aire.

Además de todo esto, se colocaron algunos depósitos de combustible dentro de la sala de máquinas; los demás depósitos ubicados en el mismo lugar se empleaban para almacenar aceite para la lubricación. El actual cuarto de máquinas está compuesto por el motor y la sala de calderas, con carboneras a ambos lados. Delante del mamparo hermético de la sala de máquinas tenemos, en la parte inferior, el principal almacén de fueloil, con depósitos de varios tamaños, debido a que tienen que estar colocados entre vigas en diagonal. Los depósitos se llenan y vacían por medio de una bomba y una manguera a través de una boca en su parte superior, sobre la cual, de nuevo, están las escotillas de la cubierta superior; no hay ninguna conducción entre los diferentes tanques, ya que si estuviesen unidos, en el caso de rotura por congelación o por algún golpe, se correría el riesgo de perder todo el combustible. El depósito principal de combustible está colocado sobre la parte delantera de la sala de máquinas, descansando sobre fuertes vigas de acero; dentro de este tanque, de nuevo, hay otros dos más pequeños, desde los cuales el combustible es bombeado por tuberías hasta el motor. El depósito principal tiene forma irregular; partiendo de una pieza cuadrada, se dirige a estribor con forma acodada y desciende hasta la sala de máquinas. Junto a esta bajada se encuentra una escalera de emergencia que sube hasta popa, al interior de uno de los camarotes. La bodega del combustible se cierra en su parte delantera con un mamparo estanco, que asciende hasta la cubierta principal. La bodega frente a los sistemas de suministro permanece inalterada y sirve como almacén de carga, principalmente provisiones, al igual que la bodega situada encima de esta última y bajo la cubierta principal.

Justo en la popa, en la cubierta principal, queda ahora espacio a cada uno de los lados del pozo donde están situados la hélice y el timón; la parte más baja de este espacio se ocupó con dos depósitos de aceite para los quinqués y encima de ellos queda un pequeño espacio, formado por el suelo de dos pequeños almacenes para velas, con escotillas a la cubierta superior. Alrededor de la mesana está el salón de popa, desde donde se puede acceder a ocho camarotes. Desde el extremo más a proa del salón de popa, dos pasillos conducen hasta el taller situado en el centro del barco. Estos dos pasillos eran lo que antes llamábamos carboneras, que ahora se habían

convertido en otros compartimentos, utilizados solamente en climas benignos ya que no estaban especialmente aislados. Desde el pasillo de babor, una puerta conduce a la sala de máquinas. En la parte de popa del gran taller está la cocina. Esta habitación está totalmente forrada de zinc, tanto las paredes como el techo —en prevención de incendios—, mientras que el suelo está forrado de plomo cubierto de cemento y enlosado. Delante de la cocina se sitúa la escotilla principal y justo en el mismo lugar dos depósitos de agua, uno a cada lado. El resto del taller deja espacio para el banco de carpintería con su tornillo, una forja, un torno, etc. Desde el taller, dos puertas conducen al salón de proa con sus camarotes adyacentes. El camarote de Amundsen es el situado más a proa de estribor y comunica con la sala de instrumentos. Desde este salón, una puerta orientada hacia proa conduce a otros seis camarotes.

En la amura de la cubierta principal tenemos la trampilla de proa, y junto a ella una estancia totalmente cubierta con planchas de zinc, usada como almacén de las prendas de piel. En la parte delantera de este almacén hay un motor Bolinder de un solo cilindro y quince caballos para hacer funcionar el cabrestante. Hay dos trasmisiones independientes: por correa y por cadena. La primera es la que se suele emplear. La trasmisión de cadena se lleva de reserva, ante el temor de que el sistema de correa pueda quedar inservible en climas fríos. Este temor, de todas formas, ha sido desterrado hasta ahora.

Delante del motor hay un gran depósito metálico con agua para el sistema de refrigeración. En el mismo lugar está el alojamiento de las cadenas del ancla, justamente debajo del bauprés. Este espacio también sirve para guardar cabos.

En la cubierta superior encontramos la abertura del pozo del timón y de la hélice, cubierta con una rejilla. A la parte más baja del timón se le añadió una pieza para darle más sección.

Delante del pozo de la hélice está el sistema de reserva que controla el timón, casi en la misma posición que antes ocupaba cuando sólo se disponía de uno; el sistema que funciona normalmente se controla ahora desde el puente. La vieja escalera que accedía a la sala de máquinas desde popa se ha retirado, y tras el timón hay un tragaluz para el salón de popa. A través

de este pasa el tubo de escape del motor principal. Hacia adelante y alrededor del palo de mesana está el puente, que en parte está formado por el tejado del gran camarote de derrota y el laboratorio a mitad del barco y los dos alojamientos de cada lado. El camarote de derrota ocupa el lugar de la ventilación de la antigua sala de calderas y linda con la cubierta de proa (era un pequeño lugar a popa ocupado por el camarote de derrota de la expedición de Nansen). Es una construcción robusta de cuadernas colocadas verticalmente y atornilladas sobre la cubierta. A ambos lados de este maderamen se colocaron paneles exteriores de cinco centímetros de grosor e interiores de dos y medio, y el espacio intermedio se rellenó de finas láminas de corcho. Tanto el suelo como el techo están aislados de manera similar, al igual que la puerta; la ventana es doble, con gruesos cristales. Dentro del camarote de derrota, junto a los utensilios habituales, hay un paso para acceder al cuarto de máquinas y una escotilla sobre el agujero de la boca del depósito principal de combustible. La abertura a la cubierta tiene una escotilla, igual que el resto de las existentes en cubierta (de doble grosor, con corcho aislante entre medias); la intención era cerrar totalmente la entrada al cuarto de máquinas e impedir la entrada por esta escalinata durante la deriva en el hielo de los mares polares. Los laterales están construidos de hierro y sin panelar con madera, con la idea de emplearlo como retrete y cuarto para las lámparas. Sobre el tejado del camarote de derrota está el sistema principal que controla el timón y la comunicación con la sala de máquinas. A babor, delante de la cubierta de popa, hay una bomba fija Downton, que puede funcionar a mano o por medio de un pequeño motor, la cual puede utilizarse para controlar los sondeos y puede desplazarse a la cubierta de popa. Hacia proa, al lado de estribor de la cabina, está el timón de repuesto, asegurado con correas a la cubierta y al baluarte. A cada lado del cuarto de derrota un puente conduce hacia proa con dos escaleras de bajada al taller y al salón de proa. En el salón de proa, un poco más adelante del palo mayor, nos encontramos con dos sistemas de bombeo, construidos con madera. La tubería de succión es de madera, cubierta exteriormente con plomo, para evitar posibles fugas por entre las grietas de la madera; las válvulas son de cuero y el pistón de madera, con una cubierta también de cuero. El funcionamiento de este

sistema de bombeo es el que se conoce normalmente, desde siempre se ha utilizado en nuestros barcos y aún se emplea en gran medida. Este método de bombeo ha demostrado mejor funcionamiento en fríos extremos que cualquier otro. La cubierta de proa también tiene tragaluces sobre el salón de proa y, en la zona del palo mayor, una escotilla a proa y finalmente el cabrestante. Este es el utilizado normalmente, de tipo horizontal, construido en Pusnes Engineering Works y está controlado por un motor situado en su parte inferior, mencionado anteriormente. Dicho cabrestante puede también emplearse como torno, y funcionar de forma manual.

El *Fram* lleva seis botes: un gran bote con cubierta (de 8,84 × 2,74 × 1,22 m) —uno de los que llevó Nansen en su expedición— colocados entre el palo mayor y mástil de proa, sobre el tragaluz; tres pequeños botes balleneros (de 6,1 × 1,83 m), y dos gabarras, una grande y otra pequeña; las dos últimas van colocadas en sendos pescantes. Uno de los botes balleneros se dejó en la barrera de hielo, enterrado en la nieve una vez que el barco partió. Se bajó a tierra para que el equipo expedicionario tuviera un bote a su disposición mientras el *Fram* estuviera fuera.

Para calentar el barco se procuró usar sólo petróleo. Para calentar el laboratorio (cuarto de derrota) se preparó un dispositivo para llevar el calor de la parte inferior del barco por medio de unas conducciones situadas en la pared.

El barco estaba provisto de una sucesión de placas metálicas atornilladas a la madera por encima de la protección para el hielo. El palo de mesana era nuevo. Había una rotura en la viga que formaba el soporte de este palo y se reforzó con dos pesadas placas de hierro aseguradas con tornillos. Dos fuertes anclajes de acero fueron colocados a cada lado del motor, sujetos firmemente en las maderas del casco. El antiguo palo de mesana se convirtió en bauprés y botalón de foque, ambos de una pieza. Ahora había posibilidad de colocar una cangreja en cada uno los tres palos. Las velas cubrían una superficie total de unos 618 metros cuadrados.

Todas las estancias se aislaron como se solía hacer, aunque se encontró la manera de simplificarlo un poco. En general el aislamiento consistía en:

1. En las estancias, situadas en los costados del barco y bajo la cubierta superior, se colocó primeramente una capa de corcho y, sobre ella, dobles

paneles de madera y brea entremedias.

2. Encima de la cubierta inferior de popa había una capa de corcho, y sobre ella un suelo de tablas cubiertas con linóleo.

3. Bajo la cubierta antes mencionada a proa había paneles de madera con linóleo.

Los mamparos que lindaban con partes del barco que no tenían posibilidad de calentarse estaban formados por tres gruesas capas de madera o planchas con varios materiales entre ellos, tales como corcho o fieltro.

Mientras el barco estuvo atracado antes de abandonar Horten, el revestimiento de zinc fue retirado, como ya se ha dicho, ya que se temía que pudiera estar roto impidiendo de esta manera que el hielo se deslizase con facilidad por el fondo del barco. El navío tenía dos anclas, aunque la antigua de babor se había reemplazado por considerarla demasiado pesada (1.150 kg.), a lo que había que sumar el peso de la cadena. Este cambio se realizó pensando en la travesía del cabo de Hornos.

Para conseguir que el barco navegase más a popa, lo cual era deseable para poder manejar mejor el timón, se almacenó gran cantidad de pesadas provisiones tales como la vieja ancla de babor y su cable en ese lugar, y el extremo final del barco se rellenó con cemento armado.

A lo largo de la borda del barco, a proa, se colocó una resistente red para evitar que los perros pudieran caer al agua. En la cubierta superior se colocó una rejilla de madera sin fijar, para evitar que los perros permaneciesen tumbados directamente sobre la cubierta húmeda. Se colocaron toldos sobre toda la cubierta, con las aberturas necesarias para el necesario funcionamiento del barco. De esta forma los perros se mantendrían secos y todo lo frescos que pudieran durante el paso por los trópicos. Se propuso usar los mástiles del barco como soporte para un techo de madera, como protección de las posibles caídas de hielo.

El nuevo motor del *Fram* es un reversible Marine-Polar, construido por Diesel Motor Co., de Estocolmo. Es un motor diésel, con cuatro cilindros y dos bombas de inyección, funciona normalmente a 280 revoluciones por minuto y tiene 180 caballos efectivos, con un consumo de combustible de unos 220 cm^3 por caballo y hora. Con este poco consumo la autonomía del

Fram le podía llevar mucho más lejos que si tuviera un motor de vapor, lo cual era muy positivo teniendo en cuenta el largo viaje que le esperaba en el mar Antártico. Con su capacidad de combustible de unas noventa toneladas, podría navegar de forma ininterrumpida durante unas 2.273 horas, unos 95 días. Calculando su velocidad sólo con el motor a unos 4,5 nudos (8,3 km/h), sería capaz de recorrer unas 10.000 millas náuticas sin tener que volver a llenar sus depósitos. Es un fallo de este nuevo motor que sus revoluciones sea tan altas, lo cual hace que se tenga que usar una hélice de un diámetro pequeño (un metro y setenta y cinco centímetros), y por lo tanto de baja eficacia en las condiciones requeridas. Esto es lo más reseñable en lo que se refiere al sistema de propulsión del *Fram*, y que desmerece un tanto su buen funcionamiento. La salida de gases del motor se evacua hacia arriba por un tubo a través del salón de popa, por su tragaluz, terminando en una gran válvula en el puente; desde esta válvula dos tubos horizontales discurren por detrás del puente, una a cada lado. Por medio de esta válvula se puede dirigir los gases hacia un lado u otro, dependiendo de la dirección del viento. Además de los motores auxiliares, el motor principal hacía funcionar una gran bomba centrífuga para sacar el agua de las bodegas, así como otra normal para la misma misión y un ventilador para utilizarlo en los trópicos.

Cuando el *Fram* abandonó Christiania en la primavera de 1910, después de haber cargado todo lo necesario, su calado era de cinco metros y veinte centímetros a proa y seis metros a popa. Esto corresponde a un desplazamiento de unas 1.100 toneladas. Las medidas se hicieron sin contar la protección contra los hielos; esta protección estaba entonces treinta centímetros por encima de la línea de flotación.

Apéndice II. Comentarios sobre las observaciones meteorológicas en *Framheim*

Por B. J. Birkeland

El carácter imprevisible de la expedición al polo Sur requería un departamento meteorológico que en el *Fram* no fue tan completo como debiera haber sido. No había sido posible conseguir el equipo adecuado en el momento de la partida y el meteorólogo de la expedición se quedó en Noruega. Aunque era cierto que faltaban ciertos elementos para completar el equipo de una estación meteorológica ordinaria, tales como termómetros de mínima o las instrucciones necesarias para el manejo de algunos de los instrumentos, afortunadamente entre los veteranos de la expedición había varios con conocimientos en la materia que, a pesar de todos estos inconvenientes, realizaron una buena serie de observaciones durante los diez meses de estancia en los cuarteles de invierno sobre el continente Antártico. Estas observaciones serán un importante complemento de los datos realizados por otras expediciones, especialmente la de los británicos en el estrecho de McMurdo y la de los alemanes en el mar de Weddell, sobre todo en lo referido a las observaciones hipsométricas empleadas para el cálculo de la altitud, realizadas en los viajes con los trineos. En cualquier caso, esperamos que sea posible extrapolar la presión atmosférica a nivel del mar en todas las partes del continente Antártico por donde pasó la expedición con los trineos. Por esta razón, la publicación de los resultados provisionales de las observaciones es de gran importancia en este momento, aunque quizá al público en general le parecerá una simple recopilación de números tan aburrida como superflua. El resultado definitivo de todas estas observaciones sólo podrá ser publicado después de unos cuantos años.

Respecto a la precisión de los datos aquí expuestos, debe hacerse notar que en este momento no tenemos constancia de posibles alteraciones debidas a los errores de los diferentes instrumentos, ya que estos aparatos no podrán ser examinados y comparados hasta que no lleguemos a San Francisco el año próximo. Hemos tenido en cuenta provisionalmente los errores que se determinaron en el Instituto Meteorológico Noruego, antes de que la expedición partiese, y no parece que hayan sufrido ningún cambio importante.

El equipo meteorológico del *Fram* consistía en los siguientes instrumentos y aparatos:

Tres barómetros de mercurio, a saber:

- Un barómetro normal de Fuess, núm. 361.
- Un barómetro estándar Kew de Adie, núm. 839
- Un barómetro marino Kew de Adie núm. 764

Cinco barómetros aneroides:

- Uno de sobremesa con termómetro, sin serie.
- Dos aneroides de bolsillo de Knudssen, Copenhague, uno con núm. 1.503.
- Dos aneroides de bolsillo, de Cary, Londres, núms. 1.367 y 1.368, para altitudes superiores a 5.000 metros (16.350 pies).
- Dos hipsómetros proporcionados de Casella, con varios termómetros.

Termómetros de mercurio:

- Doce termómetros ordinarios estándar (psicrómetros), con la escala dividida en quintiles de grado (centígrado).
- Diez termómetros estándar ordinarios, con la escala en grados.
- Tres termómetros para colgar, con la escala en medios grados.
- Tres termómetros de temperatura máximas, con la escala en grados.

- Un termómetro normal de Mollenkopf, núm. 25.

Termómetros de tolueno:

- Dieciocho termómetros para colgar, con la escala en grados.
- Tres normales, de Tounelot, núm. 4.993, y Baudin, núms. 14.803 y 14.804.
- Dos higrómetros de torsión construidos por Russeltvedt, núms. 12 y 14.
- Un anemómetro de cazoletas construido por el profesor Mohn, con piezas de repuesto.
- Un juego completo de medidas de precipitación, con protecciones de Nipher, medidas de densidad de la nieve, etc.

Instrumentos registradores:

- Dos barómetros
- Dos termógrafos.
- Un higrómetro.
- Así como repuestos y el suministro de papel y tinta para siete años.

Junto con todo lo dicho, llevaron varios libros: *Meteorología* de Mohn, la *Guía del Instituto Meteorológico*, tablas psicrométricas, tablas de presión de vapor de Wiebe para observaciones con hipsómetros, etc.

A bordo del *Fram* se dejaron el barómetro marino, el aneroide de sobremesa, uno de los barómetros registradores, cuatro termómetros de mercurio para colgar y dos termómetros estándar, que se emplearon en observaciones regulares cada cuatro horas, tanto en el viaje de ida como en el de vuelta.

Como se verá, el equipo de tierra no llevó termómetros de mercurio para colgar, ni tampoco disponía de termómetros de mínimas: los tres termómetros de máximas tuvieron poco uso. También surgieron defectos en el mecanismo de relojería de los instrumentos registradores. Los barógrafos

y termógrafos habían sido usados en todas las expediciones polares noruegas; el higrómetro registrador también era un instrumento antiguo que, en el transcurso de su carrera, había prestado servicio durante más de diez años en Christiania, donde la atmósfera no es muy delicada con estos aparatos. Su mecanismo de relojería no se limpió antes de ser enviado al *Fram*, como sí ocurrió con el resto de los aparatos. Los barógrafos funcionaron de manera intachable durante todo el tiempo, pero uno de los termógrafos se negó de manera rotunda a funcionar al aire libre y, desafortunadamente, uno de los ejes de otro se rompió demasiado pronto, el 17 de abril. Al principio el mecanismo de relojería del higrómetro registrador no funcionaba del todo bien, ya que el aceite lubricante estaba demasiado denso, hasta que finalmente, después de calentarlo durante largos períodos de tiempo (se metió en el horno durante varios días), comenzó a funcionar; pero finalmente tuvo que utilizarse para el termómetro al que se le había roto el mecanismo, con lo que no se tomaron registros de la humedad del aire.

Los resultados registrados se reparten de la siguiente forma: en *Framheim*, un juego de barogramas y dos juegos de termogramas, de los cuales uno indicaba la temperatura exterior y otro la del interior de la casa, y situados en el mismo lugar donde se encontraban los barómetros, tanto el sencillo como el registrador; del *Fram* tenemos barogramas del periodo completo desde que abandonó Christiania, en 1910, hasta su llegada a Buenos Aires por tercera vez en 1912.

Evidentemente, ninguno de los registros efectuados pueden tomarse en cuenta como resultado definitivo ya que requieren muchos meses de estudio, y de ninguna manera pueden considerarse definitivos hasta que no se sepa el nivel cierto de error de los dispositivos de medida y se realicen las pertinentes correcciones. Pero han sido utilizados ocasionalmente para verificar y completar la única observación faltante en aquellos diez meses.

La estación meteorológica en *Framheim* se dispuso de la siguiente forma: los barómetros, el barógrafo y un termógrafo se colgaron dentro de la casa, justo en la cocina, detrás de la puerta que daba a la sala de estar, la cual normalmente permanecía abierta, protegida así del alcance del excesivo calor. Dos termómetros, uno normal y otro registrador, así como

un higrómetro, se colocaron en una pequeña caseta con paredes de persiana sobre un poste, a unos quince metros al sudoeste de la casa. Un poco más allá se encontraba la veleta y el anemómetro. A finales de septiembre el poste con la caseta y los aparatos de medida se situaron unos cuantos metros más hacia el este; la nieve se había acumulado y apenas sobresalía medio metro de la superficie, y estos sistemas de medida debían estar a la altura de un hombre. A la vez, también se movió la veleta. La caseta que encerraba los aparatos la construyó Lindstrøm con los restos de la vieja estación del *Fram*.

Los dos barómetros de mercurio, tanto el Fuess normal como el Adie estándar, llegaron a *Framheim* en buenas condiciones; como ya se ha dicho, se colgaron en la cocina, y a su lado los cuatro aneroides de bolsillo. De los seis se recogieron observaciones diarias a las ocho de la mañana, a las dos y a las ocho de la tarde. El barómetro normal, del cual se perdieron las instrucciones, se usó como barómetro de sifón: se leían los dos niveles de mercurio y rápidamente se apretaba el tornillo del fondo; el modo normal de tomar su lectura era llevar el nivel inferior a cero en la escala girando el tornillo inferior en cada una de las observaciones, con lo que el nivel superior simplemente había que leerlo. El barómetro Adie estándar funciona de manera que sólo es necesario leer la parte superior del mercurio. Siempre aparecían algunas diferencias de presión atmosférica entre los instrumentos, esto se debía principalmente a las condiciones extremadamente variables de las temperaturas. Podía haber una diferencia de cinco grados centígrados entre los termómetros de los dos barómetros, independientemente de que colgasen uno junto al otro y a la misma altura del suelo. Por otro lado, el barómetro normal no es apropiado para observaciones diarias, sobre todo en aquellas regiones polares, y las dobles lecturas acarrean posibles errores. El barómetro Adie era menos sensible que el otro, aunque esto tiene poca importancia ya que las variaciones de la presión atmosférica en *Framheim* eran muy pequeñas.

De todas formas, en los resultados provisionales se recogieron las lecturas del barómetro Adie; las del barómetro normal se hicieron experimentalmente en el primer y último mes, abril y enero. Las lecturas han sido corregidas con la temperatura del mercurio, el error constante del

aparato y la variación de la fuerza de la gravedad con respecto a su normal funcionamiento a una latitud de 45°. Por otro lado, no se tuvo en cuenta la reducción por estar al nivel del mar, que eran del orden de 1,1 milímetro a una temperatura ambiente de –10° C.

Las observaciones muestran que la presión de la atmósfera se mantuvo baja todo el tiempo; la media durante los diez meses fue de 29,07 pulgadas (738,6 milímetros). Es más baja en invierno que en verano: en julio fue de 28,86 pulgadas (733,1 milímetros) y en diciembre 29,65 pulgadas (753,3 milímetros), de media cada mes, con una diferencia de 20,2 milímetros. La lectura más alta fue de 30,14 pulgadas (756,7 milímetros) el 9 de diciembre, y la más baja 28,02 pulgadas (711,7 milímetros) el 24 de mayo de 1911; una diferencia de 54 milímetros.

Temperatura del aire y termómetros

Como ya se ha indicado, carecían de un termómetro de mínima y de otro de mercurio para colgar. Durante los seis primeros meses sólo emplearon termómetros de tolueno para colgar; estos eran cortos, con el cristal estrecho, con una fuerte curvatura en su parte superior, antes de realizar ninguna lectura se giraban en el aire sujetos a una cuerda de medio metro de longitud o dentro de un aparato especial para este propósito. Estos movimientos ponían al termómetro en contacto con un gran volumen de aire, y de esta forma se conseguía una temperatura más real del ambiente que dejándolos simplemente colgados de manera estática dentro de su caseta.

Desde el 1 de octubre se colocó un termómetro de mercurio dentro de la caseta, con una escala de grados enteros; si hubiese tenido divisiones en quintiles de grado se habría obtenido una lectura más exacta. De todas formas, es evidente que los termómetros de tolueno empleados tienen una desviación de menos de medio grado centígrado e incluso esta diferencia puede explicarse por el hecho de que un termómetro permanece colgado mientras que el otro está fijo. Con todo, las lecturas tomadas se anotaban en papel sin ninguna corrección. Sólo a finales de diciembre la lectura de las temperaturas se hizo exclusivamente con los termómetros de mercurio. Los

termómetros de máxima se usaron tan pocas veces que pronto se abandonaron, las observaciones que se hicieron con ellos no se han incluido.

Debido a un malentendido, los termómetros de mercurio no se emplearon en la primera mitad del año, periodo en el que la temperatura no descendió más allá del punto de congelación del mercurio (–39° C). Y aunque los termómetros usados fueron los de tolueno, podemos considerar que estos aparatos eran lo suficientemente buenos como para considerar las mediciones totalmente fiables. Todos los termómetros habían sido verificados por el Instituto de Meteorología noruego, y en *Framheim* se revisó regularmente el punto de congelación fundiendo nieve.

Los resultados muestran que la temperatura en la barrera durante el invierno fue unos 12° C (21,6°F) más fría de lo que normalmente hacía en el estrecho de McMurdo, donde la expedición británica pasó el invierno. El mes más frío fue agosto, con una media de temperatura de –44,5° C (–48,1°F); durante catorce días de ese mes la temperatura permaneció por debajo de –50° C (–58°F). La temperatura más baja se alcanzó el 13 de agosto: –58,5° C (–73,3°F); el día más templado de ese mes se alcanzó una temperatura de –24° C (–11,2°F).

En octubre comenzó a llegar la primavera y en diciembre la temperatura culminó con una media mensual de –6,6° C (20,1°F); la temperatura más alta alcanzada fue de –0,2° C (31,6°F), lo que significa que ni en los días de mayor temperatura del verano se pasó el punto de congelación.

El comportamiento diario de la temperatura —más caliente al mediodía y más frío por la mañana— no es, desde luego, apreciable durante el invierno, ya que el sol siempre está por debajo del horizonte. Pero en abril sí se puede notar este contraste y desde septiembre en adelante aún más, aunque la diferencia entre la temperatura de las dos de la tarde y la media de ocho de la mañana a ocho de la tarde fue tan sólo de 2° C en la media mensual.

Humedad del aire

Para determinar la humedad relativa del aire la expedición contaba con dos higrómetros de torsión Russeltvedt. Este instrumento ha sido descrito con toda precisión en *Meteorologische Zeitschrift*, 1908, p. 396. Tiene la ventaja de no tener ejes o anclajes para dichos ejes que puedan oxidarse o ensuciarse, o quizá agarrotarse con el hielo o la ventisca.

Los dos pelos de crin de caballo que se usan están tensados por un movimiento de torsión provocado por una abrazadera, la cual también controla la aguja indicadora; la posición de esta aguja varía según la longitud de las crines, y el grado de humedad del aire. Estos instrumentos han sido empleados en Noruega durante años, de manera especial en estaciones del interior del país donde el invierno es muy frío, y han demostrado ser superiores a otros sistemas en precisión y durabilidad; aunque nadie en el *Fram* conocía nada sobre ellos, con lo que existía la posibilidad de que el dispositivo no siempre estuviera en las condiciones deseadas. El 10 de septiembre, especialmente, presenta variaciones muy acusadas; pero el 13 de octubre el segundo instrumento, el número 12, se colgó fuera y no cabe duda de la exactitud de las observaciones realizadas posteriormente.

Se comprobó que la humedad relativa alcanza su máximo en invierno, en los meses de julio y agosto, con una media del 90 por ciento. El aire más seco se midió en primavera, en el mes de noviembre, con una media del 73 por ciento. El resto de los meses varió entre el 79 y el 86 por ciento y la media de todos los meses fue del 82 por ciento. Todas las variaciones se pueden considerar como muy bajas. Por otro lado, las cifras medidas pueden considerarse como muy altas teniendo en cuenta unas temperaturas tan bajas, esto es, sin duda, el resultado de que el mar abierto se encuentre muy cerca. La evolución diaria de la humedad es inversa a la de la temperatura, aunque sin grandes diferencias a excepción de enero.

La humedad absoluta, o la presión parcial del vapor húmedo en el aire, expresado en milímetros en la columna de mercurio, de la misma forma que la presión atmosférica, siguen en general a la temperatura del aire. El valor medio durante todo el período es sólo 0,8 milímetros (0,031 pulgadas); diciembre marcó el más alto, con una media de 2,5 milímetros (0,097

pulgadas); agosto el más bajo, con 0,1 milímetros (0,004 pulgadas). La humedad absoluta más alta se observó el 5 de diciembre con 4,4 milímetros (0,173 pulgadas), mientras que la más baja de todas fue inferior a 0,05 milímetros, que puede considerarse como 0,0; esto ocurrió frecuentemente durante el invierno.

Cualquier intento de medir la cantidad de precipitaciones —aun de manera aproximada— tuvo que ser desechado. Nunca nevó con tiempo en calma y, si soplaba el viento, siempre había ventisca que terminaba por llenar completamente el medidor. El 1 y 7 de junio registraron una nevada, pero fue tan insignificante que no pudieron medirla; de todas formas, eran auténticos copos de nieve. Algunas veces sucedió que registraron la precipitación de pequeños trozos de hielo; estos granos de hielo podían verse con claridad a la luz de la lámpara, incluso oírlos golpear en la capucha del observador, pero a su regreso a la casa no se descubría ninguno sobre la ropa. Si la columna de las observaciones registra nieve, esto significa ventisca; esos días se incluyen entre los días de precipitación; sólo se registró aguanieve un día, en diciembre. No llovió nunca.

Nubosidad

Las cifras indican cuántas décimas partes del cielo visible están cubiertas con nubes (o niebla). Para estas observaciones no se usaban instrumentos; todo dependía de las estimaciones personales. Esto se abandonó durante los períodos de oscuridad, cuando había dificultades para distinguir el cielo.

Viento

Para medir la velocidad del viento tenían un anemómetro de cazoletas, que funcionó perfectamente todo el tiempo. Estaba formado por una cruz horizontal con unas semiesferas huecas en cada uno de los brazos; todas las aberturas de las semiesferas estaban orientadas hacia el mismo lado y la cruz podía girar con una mínima fricción sobre el eje que la sujetaba. El eje conectaba con un sistema registrador, el cual se ponía en movimiento en cada observación para detenerse después de un minuto y medio, tras tomar

la lectura. La velocidad la tomaba en metros por segundo, al pasarla a la tabla de valores se hacía en pies por segundo.

La media mensual varía entre 1,9 metros (6,2 pies) en mayo, y 5,5 metros (18 pies) en octubre; la media de los diez meses completos es de 3,4 metros (11,1 pies) por segundo. Estas velocidades pueden definirse como asombrosamente pequeñas; y el número de días con tormenta coincide con esta baja velocidad: tan sólo once días en todo el periodo, repartidos uniformemente en cada mes; sin embargo, hay cinco días sucesivos con tormenta en la primavera, en los meses de octubre y noviembre.

La frecuencia de las diferentes direcciones del viento se ha agregado a cada mes, y presenta la misma distribución característica en el período completo. En la tabla siguiente se recogen las medias, indicando el porcentaje sobre el número total de las observaciones del viento:

N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	Calma
1•9	7•8	**31•9**	6•9	12•3	14•3	2•6	**1•1**	21•3

Casi una tercera parte es dirección este, seguida de sudoeste y sur. Por otro lado, el SE auténtico ocurre raramente en comparación. Del N, NO y O apenas hay. Puede ser interesante ver cuál es la distribución cuando solamente se toman en cuenta los vientos fuertes —esto, con una velocidad de 10 metros (32,8 pies) por segundo o más—. Entonces tenemos la siguiente tabla de porcentajes:

N	NE	E	SE	S	SW	W	NW
7	12	**51**	10	4	10	**2**	4

Aquí, otra vez, el viento del este es el predominante, pues la mitad de los fuertes vientos viene de este cuadrante. O y NO, juntos, tan sólo llegan al 6 por ciento.

El número total de fuertes vientos es de cincuenta y uno, un 5,6 por ciento del total de las observaciones de viento.

Las direcciones más frecuentes de las tormentas son también este y nordeste.

La aurora austral

Durante los meses del invierno la presencia de este fenómeno se produjo con frecuencia —en conjunto, sesenta y cinco días a lo largo de seis meses, o cada tres días de promedio—, pero se requieren instrumentos que ofrezcan una observación exhaustiva. Los registros se reducen a pequeñas notas de la posición de la aurora en el momento de las tres observaciones diarias.

La frecuencia de las diferentes direcciones, representadas en porcentajes sobre el número total de las direcciones, como en las de viento, se muestran en la tabla siguiente:

N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	Zenit
18	17	16	9	8	**3**	8	13	**8**

Norte y NE son las más frecuentes, y juntas componen una tercera parte de todas las direcciones registradas; pero los puntos más cercanos a este máximo —E y NO— son también muy frecuentes, de modo que estos cuatro puntos juntos —NO, N, NE, E— agrupan el sesenta y cuatro por ciento del total. La dirección más infrecuente es SO, solamente con un tres por ciento (De la posición del polo magnético en relación a *Framheim*, podría esperarse la dirección este como la más frecuente, y oeste la más infrecuente). Probablemente los datos recogidos sean insuficientes como para establecer estas direcciones.

Apéndice III. Geología

Por J. Scheteling, Secretario del Instituto de Mineralogía de la Universidad de Christiania

Resultados provisionales de la evaluación de las muestras geológicas traídas por Roald Amundsen desde el continente polar antártico en su expedición al polo Sur (tierras de Victoria del Sur y del Rey Eduardo VII)
Christiania, 26 de septiembre de 1912.

El Sr. Roald Amundsen ha remitido la colección de muestras de roca recogida en su expedición al polo Sur, al Instituto de Mineralogía de la Universidad, cuyo director, el profesor W.C. Brögger, ha tenido a bien confiarme la tarea de examinar este raro y valioso material, el cual nos da información sobre las características geológicas de estas regiones inexploradas hasta la fecha.

Roald Amundsen recogió un total de veinte muestras de varias clases de roca del monte Betty, el cual se encuentra situado a una latitud de 85° 8’ S. La expedición del teniente Prestrud a la tierra de Eduardo VII recolectó un total de unas treinta muestras del Nunatak de Scott, que fue la única montaña que encontraron sin nieve en esta expedición. Algunas de las piedras traídas del Nunatak de Scott se guardaron cuidadosamente, ya que llevaban adheridas grandes cantidades de líquenes. Estas muestras de líquenes se enviaron al Museo Botánico de la Universidad.

Un estudio preliminar del material fue suficiente para evidenciar que las muestras del monte Betty y del Nunatak de Scott están formadas

exclusivamente de rocas graníticas y esquistos cristalizados. No había muestras de rocas sedimentarias que, de haber contenido restos fósiles, habrían ayudado a determinar la edad de estas montañas. Otro hecho evidente es la semejanza de las muestras de ambos lugares, a pesar de hallarse bastante alejados. La distancia entre el monte Betty y el Nunatak de Scott está entre siete y ocho grados de latitud.

He examinado las muestras al microscopio.

Entre las procedentes del monte Betty hay varias muestras de granito blanco, con leve presencia de mica oscura; poseen un gran parecido a los granitos blancos de Sogn, del distrito de Dovre, y de Nordland, en Noruega. Hay una muestra particularmente hermosa por su brillo blanco, de fino grano ligeramente moteado de granate pálido. Este granito no muestra en su estructura exterior ningún signo metamórfico. El resto de rocas traídas del monte Betty son granitos metamórficos, particularmente ricos en mica oscura y gneis, además de esquistos de mica con vetas de cuarzo.

También hay varias muestras de granito blanco procedentes del Nunatak de Scott, muy parecidas a las procedentes del monte Betty, pero las demás son más ricas en sílice y hierro, y muestran una gradual transición desde el granito micáceo hasta la diorita granular y la diorita cuarcítica, con considerables cantidades de mica oscura y hornablenda verde. En una de las muestras la cantidad de cuarzo es tan pequeña que la roca es casi diorita pura. Las dioritas cuarcíticas son: de grano medio, de grano grueso (pegmatita) y con vetas de mica negra. Los esquistos procedentes del Nunatak de Scott son veteados y, en parte, muestran un grano muy fino de diorita y cuarzo. Entre las muestras procedentes de esta montaña no hay presencia de esquistos de mica.

Nuestros conocimientos geológicos de la tierra de Victoria del Sur se deben principalmente a las expediciones de Scott de 1901-1904, con H. T. Ferrar como geólogo, y de Shackleton de 1907-1908, con los profesores David y R. Priestley como geólogos. Según los estudios de estas expediciones, la tierra de Victoria del Sur está formada por un vasto y antiguo complejo de esquistos metamórficos y rocas graníticas, gran parte de la cual está recubierta por una formación arenisca (*Beacon sandstone*, Ferrar) extendida horizontalmente, de al menos 450 metros de profundidad,

y en la que Shackleton encontró vetas de carbón y madera fósil (coníferas) que, al datarse en el devónico superior o en el carbonífero inferior, permiten fijar la fecha de formación de estas areniscas en una época anterior. En la latitud 85° 15’ S, Shackleton también encontró lechos de caliza que consideró subyacentes y más antiguos que la arenisca. En estas calizas, también depositadas horizontalmente, sólo se han encontrado radiolarios. La caliza se formó probablemente en la era paleozoica (¿periodo silúrico?). Por tanto, puede admitirse que la formación subyacente más antigua de gneis, esquistos metamórficos y graníticos, etc., corresponde a la era arcaica, momento en que se formaron las rocas.

Sólo se han encontrado rocas volcánicas a lo largo de la costa del mar de Ross y en las islas paralelas a ella. Shackleton no encontró rocas volcánicas en su ruta desde la barrera hacia el polo Sur.

G.T. Prior, quien clasificó las rocas recogidas por la expedición de Scott, aporta los siguientes resultados sobre la composición de las rocas encontradas: gneis, granito, diorita, banatita y otras rocas eruptivas, así como cristales de caliza con condrodita. Los profesores David y R. Priestley, geólogos de la expedición de Shackleton, se remiten a la descripción que hicieron Ferrar y Prior sobre la composición de las rocas, que coinciden con los resultados de sus propias investigaciones sobre la composición de las rocas, consistentes en gneis laminados y graníticos, diorita granular y rica en titanita, además de gruesos cristales de caliza incrustados en el gneis.

Esta colección de las principales rocas pertenecientes a la ya explorada tierra de Victoria del Sur, es muy similar a las del monte Betty y del Nunatak de Scott, las cuales, sin duda, demostrarán en posteriores estudios que tienen la misma composición.

Después de la exhaustiva investigación llevada a cabo por las expediciones de Scott y Shackleton, sabemos que la tierra de Victoria del Sur es una llanura cimentada en una plataforma de gran grosor e importancia, sobre la cual se asientan, con mayor o menor extensión, estratos del paleozoico. Por las muestras recogidas en la expedición de Roald Amundsen se deduce que la llanura de formación rocosa continúa hacia el este siguiendo la ruta llevada hacia el polo Sur, y es probable que la

tierra del Rey Eduardo VII sea una prolongación en dirección norte, por el lado este del mar de Ross, de la llanura rocosa de la tierra de Victoria del Sur.

Apéndice IV. Observaciones astronómicas en el Polo

Nota de H. Geelmyuden

Profesor de Astronomía.
Observatorio de la Universidad de Christiania

Christiania, 16 de septiembre de 1912

Cuando este verano me presentaron los datos de las observaciones astronómicas de la expedición de Roald Amundsen al polo Sur, con el objeto de analizarlas, de inmediato me puse en comunicación con el Sr. A. Alexander, maestro matemático, para solicitar que asumiera esta tarea e indicara la mejor forma con la que se debía afrontar este estudio. El Sr. Alexander ya había participado muy eficientemente en el estudio de las observaciones efectuadas en la expedición de Nansen en el *Fram,* y había calculado las observaciones astronómicas de la expedición de Amundsen en el *Gjøa* y las de la expedición de Isachsen a Spitzbergen. Por todo ello, sabía por experiencia que no sólo es un más que fiable y meticuloso calculista, sino que además posee una visión completa de las bases teóricas, por lo que es muy capaz de llevar a cabo el trabajo sin tener que recibir mayor instrucción.

Informe del Sr. Anton Alexander
Christiania, 22 de septiembre de 1912

Capitán Roald Amundsen,

Como respuesta a su solicitud, expondré un breve resultado de mis estudios acerca de las observaciones realizadas en su expedición al polo Sur. Mis cálculos toman como referencia la longitud en *Framheim*, la cual me fue facilitada por los datos del teniente Prestrud, 163° 37’ O de Greenwich. Él describe esta longitud como provisional, pero la diferencia con el resultado final será tan inapreciable que puede considerarse correcta. Mis propios resultados pueden de alguna manera ser modificados en una revisión final de toda la información. Pero estas modificaciones, de nuevo, serán irrelevantes y, en cualquier caso, no afectarán al resultado de las investigaciones realizadas en las dos estaciones polares.

En la primera estación polar, el 15 de diciembre de 1911, se tomaron dieciocho alturas solares con cada uno de los sextantes de la expedición. La latitud calculada desde estas altitudes es, haciendo la media de ambos sextantes, muy cercana a 89° 54’, con un error de ± 2’. La longitud calculada con estas alturas es de 7^t (150°) E; pero como podría esperarse en estas latitudes tan extremas, la desviación puede ser considerable. De todas formas, podemos estimar con cierta seguridad que esta estación se encontraba entre 89° 52’ y 89° 56’ S, y entre las longitudes 90° y 120° E.

La variación de la brújula en la primera estación polar fue determinada por una serie de posiciones del sol. Esto nos proporciona la dirección absoluta de la línea que siguió la ruta de los expedicionarios el último día. La longitud de este recorrido midió ocho kilómetros y ochocientos cincuenta metros. Con la ayuda de estos datos, podemos estimar la situación del punto bautizado como *Polheim*, así como el lugar donde se encontraba la primera estación polar.

En *Polheim* se tomaron observaciones con uno de los sextantes cada hora, durante un período de veinticuatro horas (16-17 de diciembre). Dichas observaciones muestran una altura solar máxima de 23° 19,2’, y una mínima de 23° 17,4’. La combinación de estas dos alturas, con el mismo margen de error en cada una, no influye en el resultado, y da una latitud de 89° 58,6’. El hecho de que este resultado sea prácticamente correcto se confirma por el considerable desplazamiento de los periodos de

culminación, lo cual viene corroborado por la serie de observaciones, que en los lugares cercanos al Polo vienen causados por el cambio en la declinación del sol. En el día de las observaciones este desplazamiento resultó ser de treinta minutos en 89° 57’, cuarenta y seis minutos en 89° 58’, y más de una hora y media en 89° 59’. El punto más alto de la culminación ocurrió demasiado tarde, y el más bajo demasiado temprano. El intervalo entre estos dos periodos, por tanto, se ve reducido el doble de la distancia del desplazamiento dado. Así, la serie de observaciones muestra que el intervalo entre la culminación más alta y la más baja dura más de once horas; por tanto, el desplazamiento de los periodos de culminación es finalmente de una hora y media. De lo que resulta que *Polheim* debe encontrarse al sur de 89° 57’, del mismo modo que podemos estimar que no puede encontrarse al sur de 89° 59’. Desde luego, los momentos de culminación sólo podían ser determinados de forma aproximada, y de igual forma las observaciones en su totalidad resultan inservibles para determinar la longitud. De todas formas, se puede establecer con alguna certeza que la longitud debe estar entre 30° y 75° E. La latitud, como ya se ha mencionado, está entre 89° 57’ y 89° 59’, con lo que la probable situación de *Polheim* puede ser aproximadamente 89° 58,5’ S y 60° E.

Se puede decir que *Polheim* se encontraba apenas a una milla y media o tres kilómetros del polo Sur, y desde luego no a más de seis.

De sus declaraciones no escritas, se desprende que Helmer Hanssen y Bjaaland caminaron más de seis kilómetros desde *Polheim* en dirección estimada como sur sobre la base de las observaciones. De aquí se deduce que ellos pasaron por el polo Sur a una distancia que, por un lado, no puede ser mayor de dos kilómetros y medio y, por otro, no inferior a dos; mientras que si asumimos que la posición de *Polheim* es la correcta, pasaron por el Polo a una distancia de entre cuatrocientos y seiscientos metros, aunque es muy probable que realmente pasasen a una distancia de unos cuantos cientos de metros o quizá menos.

Apéndice V. Oceanografía

Por los profesores Björn Helland-Hansen y Fridtjof Nansen

Comentarios sobre las investigaciones oceanográficas llevadas a cabo por el Fram *en el Atlántico norte en 1910 y en el Atlántico Sur en 1911*

En los primeros inicios de la especie humana, el mar era una barrera infranqueable. Los hombres miraban esa inmensa superficie, unas veces tranquila y brillante, otras veces desatada en tormentas, pero siempre misteriosa y atrayente; y no podían luchar contra ella. Entonces, aprendieron a construir barcos; pequeños al principio, simples barcas que sólo podían utilizar cuando el mar estaba en calma. Poco a poco fueron construyéndolas más grandes y mejor acabadas, con lo que podían aventurarse más lejos y luchar contra la tormenta si esta se presentaba. En la antigüedad, los pueblos de Europa navegaron por el Mediterráneo, y la nación más audaz fue capaz de navegar bordeando África para encontrar el camino a la India por mar. Después llegaron los viajes por las aguas del norte de Europa, y en la Edad Media intrépidos marinos cruzaron desde Noruega a Islandia y Groenlandia, así como a la parte nordeste de Norteamérica. Navegaron cruzando en línea recta el Atlántico Norte y fueron los verdaderos descubridores de ese océano.

Incluso en la antigua Grecia los geógrafos habían asumido que gran parte del globo estaba cubierto por agua, pero no fue hasta el comienzo de la Edad Moderna cuando se tuvo una idea precisa de la extensión de las masas de agua sobre la tierra. El conocimiento del océano avanzó como

nunca antes lo había hecho. Al principio, este conocimiento se limitó a la extensión de los océanos, a sus principales corrientes y a una distribución general de sus temperaturas. A mitad del último siglo, Maury reunió todo ese conocimiento y dibujó las cartas de las corrientes y de los vientos para que sirviesen de ayuda a la navegación. Este fue el comienzo de los estudios científicos de las aguas de los océanos; en ese momento las características bajo la superficie aún eran poco conocidas. Se habían hecho unas cuantas investigaciones, alguna de ellas valiosa, sobre la fauna marina, incluso a grandes profundidades, pero muy poco se había hecho en lo que se refería a las condiciones físicas. Sin embargo, este era un gran campo de investigación y quedaban aún muchos e importantes problemas que resolver. Fue entonces, hace medio siglo, cuando comenzaron las grandes expediciones científicas, las cuales han abierto un mundo nuevo a nuestro conocimiento.

Hace apenas cuarenta años que el *Challenger* zarpó hacia la primera gran exploración oceánica. Aunque durante estos cuarenta años se han llevado a cabo gran cantidad de observaciones oceanográficas con una constante mejora en los métodos, sin embargo está claro que nuestro conocimiento del océano aún se encuentra en un estado preliminar. El océano tiene una superficie dos veces mayor que la tierra firme, y la tierra bajo su superficie ocupa un espacio trece veces mayor que la situada por encima del nivel del mar. Aparte de la gran cantidad de sondeos de profundidad, el número de puntos de estudio oceanográfico —con numerosas observaciones físicas y biológicas a varias profundidades— es muy pequeño en proporción a las vastas masas de agua; y aún hay extensas regiones del océano de las cuales tan sólo intuimos sus características, pero de las que no sabemos nada cierto. Todo esto se puede aplicar al océano Atlántico, y de manera especial en su parte austral.

Las exploraciones científicas del océano tienen varios objetos. Buscan explicar las condiciones que gobiernan una parte muy importante de nuestro mundo, y descubrir las leyes que controlan las inmensas masas de agua del océano. Su objetivo es adquirir un conocimiento de su variada fauna y flora y de la relación entre esta infinidad de organismos y el medio en donde viven. Estas eran las principales cuestiones que había que resolver y por las

cuales el viaje del *Challenger* y otras expediciones científicas se habían llevado a cabo. El principal objeto de Maury era explicar las condiciones de importancia práctica para la navegación; sus investigaciones, en primera instancia, iban encaminadas a necesidades muy concretas.

Pero la investigación física del océano aún tiene otros retos importantes. Hace tiempo que se conocen las diferencias entre el clima marítimo y el clima continental, y más aún el efecto moderador del mar sobre la temperatura del aire, de forma que en las zonas costeras no hay gran diferencia entre el calor del verano y el frío del invierno, lo que no ocurre en el continente, lejos de la costa. También hace tiempo que se conoce que las corrientes cálidas producen un relativo clima templado en latitudes altas y que las corrientes frías procedentes de las regiones polares producen bajas temperaturas. Desde hace siglos se sabe que el brazo del norte de la corriente del Golfo hace que el norte de Europa sea tan habitable como lo conocemos, y que las corrientes polares en las costas de Groenlandia y el Labrador impiden un próspero desarrollo de estas regiones. Pero sólo después de las recientes y modernas investigaciones del océano se ha comenzado a mostrar la íntima interacción entre el mar y el aire; una interacción que hace que sea posible predecir las principales variaciones del clima de un año para otro, tan pronto como dispongamos del material suficiente a través de los sondeos.

Para poder conseguir nuevas muestras oceanográficas con métodos modernos, el plan de la expedición del *Fram* incluía llevar a cabo una serie de investigaciones en el océano Atlántico. En junio de 1910, el *Fram* realizó un viaje de prueba en el Atlántico Norte, al oeste de las islas Británicas. En total se recogieron datos en veinticinco puntos durante junio y julio, antes de que el *Fram* zarpara finalmente de Noruega.

Entonces la expedición se dirigió directamente a la Antártica y dejó al equipo de tierra en la barrera. Ni en este viaje del *Fram*, ni en el siguiente a Buenos Aires, se realizaron investigaciones dignas de mención, pues se disponía de poco tiempo; pero en junio de 1911, el capitán Nilsen dirigió al *Fram* en un viaje al Atlántico Sur y realizó valiosos experimentos en un total de sesenta puntos a lo largo de dos líneas entre Sudamérica y África.

Todavía no es posible exponer de forma exhaustiva los resultados de la gran cantidad de muestras recogida en este viaje. Aquí solamente presentaremos los más destacables después de un examen preliminar.

Junto a las observaciones meteorológicas y la recogida de muestras de plancton —por medio de finas redes de nailon de arrastre—, la investigación consistió en tomar temperaturas y muestras de agua a diferentes profundidades. Las temperaturas por debajo de la superficie fueron tomadas por el mejor y más moderno de los termómetros (termómetro de Richter); estos termómetros son capaces de dar la temperatura con una precisión de centésimas de grado a cualquier profundidad. Las muestras de agua fueron tomadas principalmente con el muestreador inverso de agua de Ekman. Consiste en un tubo de latón, con una válvula en cada extremo. Mientras el sistema desciende, la válvula permanece abierta, por lo que el agua discurre a través del tubo libremente. Cuando se ha alcanzado la profundidad deseada, donde se quiere captar la muestra de agua, se desliza por el cable un pequeño trozo de plomo. Cuando dicho plomo golpea al muestreador, desplaza un pequeño gatillo, el cual sujeta el tubo de latón en la posición en la que las válvulas están abiertas. El tubo entonces gira sobre sí mismo y esto hace que las válvulas se cierren, con lo que el tubo captura herméticamente la muestra de agua en su interior. Estas muestras se guardaron en pequeñas botellas que más tarde se enviaron a Bergen, donde se determinó la salinidad de cada una de ellas. En el primer viaje, entre junio y julio de 1910, el observatorio de abordo fue dirigido por el Sr. Adolf Schröer, junto los miembros permanentes de la expedición. Las observaciones en el Atlántico Sur del año siguiente fueron llevadas a cabo principalmente por el teniente Gjertsen y por Kutschin.

El océano Atlántico es atravesado por una serie de corrientes principales, las cuales son de gran importancia debido a su poderosa influencia en las condiciones físicas que rodean estas zonas del mar y de la atmósfera. Con sus investigaciones oceanográficas de 1910 y 1911, la expedición del *Fram* ha realizado una importante contribución al conocimiento de muchas de estas corrientes. Primero hablaremos de las investigaciones en el Atlántico Norte de 1910, y seguidamente nos referiremos a las realizadas en el Atlántico Sur de 1911.

Investigaciones en el Atlántico Norte,
junio y julio de 1910

Las grandes extensiones de agua del océano Atlántico, al norte de las latitudes 30° y 40° N, fluyen desde el nordeste y este de América hacia la costa europea. Este movimiento de aguas se conoce popularmente como la corriente del Golfo. Al oeste de la bahía de Vizcaya la corriente del este se divide en dos ramales, uno en dirección sur-sudeste y otro en dirección sur, el cual se convierte en la corriente Canaria, mientras que el otro se dirige al nordeste y norte, circulando más allá de las islas Británicas, las cuales envían corrientes relativamente templadas hacia Islandia, pasando por las Shetlands y Feroe hasta el mar de Noruega, y hacia el nordeste a lo largo de la costa oeste de Noruega. Este último brazo de la corriente del Golfo en el mar de Noruega ha sido bien explorado durante los últimos diez o quince años; su curso y extensión ha sido cartografiado y ha demostrado ser objeto de grandes alteraciones de un año para otro, lo cual parece estar relacionado con variaciones en el desarrollo y hábitat de diversas e importantes especies pesqueras, tales como el bacalao, el abadejo, el carbonero, etc., así como en las variaciones en el clima invernal de Noruega, las cosechas y otras importantes características climáticas. Si hiciéramos un seguimiento cercano de los cambios de la corriente del Golfo año tras año, seríamos capaces de predecir con mucho tiempo de antelación cualquier gran alteración en lo que se refiere a la pesquería del bacalao y el abadejo en el mar del Norte, así como la evolución del clima invernal del noroeste de Europa.

Pero la causa o causas de estas variaciones en la corriente del Golfo nos son por ahora desconocidas. Para intentar resolver esta difícil cuestión debemos familiarizarnos con las condiciones de estas regiones del Atlántico por las que discurren las corrientes oceánicas, antes de llegar al mar de Noruega. Aunque aquí nos topamos con las dificultades que presentan las investigaciones hechas hasta ahora, las cuales han sido extremadamente

inadecuadas y deficientes; desde luego, no tenemos un conocimiento preciso ni siquiera del curso y el tamaño de la corriente en este océano. Una exhaustiva investigación con los métodos mejorados de nuestra época es, por tanto, una necesidad ineludible.

Como la corriente del Golfo es tan importante para el norte de Europa en general, y en especial para nosotros los noruegos, no es una mera casualidad que tres expediciones distintas partieran de Noruega el mismo año de 1910 —la expedición de Murray y Hjort con el *Michael Sars*, Amundsen con el viaje de prueba del *Fram*, y el viaje de Nansen con el cañonero *Frithjof*—, todos con el objeto de investigar las condiciones del Atlántico Norte. El hecho de que estos tres viajes de observación se realizasen aproximadamente al mismo tiempo y en diferentes partes del océano incrementa su valor en alto grado, ya que permite comparar sus resultados directamente; de manera que, por ejemplo, somos capaces de medir fiablemente las variaciones de temperatura y salinidad y extraer importantes conclusiones, tales como el tamaño de las corrientes y el movimiento de las masas de agua.

El viaje de prueba de Amundsen con el *Fram* y el de Nansen en el *Frithjof* se realizaron con el objeto principal de estudiar la corriente del Golfo en el océano al oeste de las islas Británicas y, con la ayuda de estas investigaciones, fue posible cartografiar la corriente y la extensión del volumen de agua en movimiento a diferentes profundidades en esta zona en aquel momento.

Durante la expedición de Murray y Hjort se realizaron una serie de mediciones en diferentes puntos de la misma zona que, al compararlos con los datos de las otras expediciones, complementan la investigación.

Después de navegar desde Noruega a través del mar del Norte, el *Fram* pasó por el canal de la Mancha en junio de 1910; la primera estación de toma de datos se realizó el 20 de junio, al sur de Irlanda, a una latitud de 50° 50’ N y una longitud de 10° 15’ O, después de la cual se tomaron datos en otras trece estaciones hacia el oeste hasta la latitud 53° 16’ N y la longitud 17° 50’ O, llegando a este punto el 27 de junio. Desde aquí se tomó rumbo norte hacia la latitud 57° 59’ N y longitud 15° 8’ O, y desde este punto se tomaron datos en once estaciones (números 15-25) a través de

la corriente del Golfo al norte de Escocia, en la latitud 59° 33’ N y longitud 4° 44’ O. La temperaturas y muestras de agua se tomaron en todas y cada una de las veinticuatro estaciones a las siguientes profundidades: superficie, 5, 10, 20, 30, 40, 50, 75, 100, 150, 200, 300, 400 y 500 metros (2,7, 5,4, 10,9, 16,3, 21,8, 27,2, 40,8, 54,5, 81,7, 109, 168,5, 218 y 272,5 brazas); las muestras son menores en los casos en que no hubiera profundidad suficiente.

La parte meridional del viaje del *Fram*, desde la estación 1 a la 18, se divide en dos partes en la estación 10, en el banco de Porcupine, al sudoeste de Irlanda. La parte oriental, entre las estaciones 1 y 10, se extiende sobre el banco sur de Irlanda, mientras que las tres estaciones de la parte occidental se realizaron en aguas profundas del mar al oeste del banco de Porcupine.

En ambas partes de este sector hay dos grandes corrientes de agua, desde la superficie hasta profundidades mayores de 500 metros, las cuales tienen una salinidad entre 35,4 y 35,5 partes por mil. Sus temperaturas también son relativamente altas; la isoterma de 10° C desciende hasta una profundidad de unos 500 metros en ambas.

Es evidente que por su salinidad y calidez ambas masas de agua pertenecen a la corriente del Golfo. La más occidental, localizada en las estaciones 11 y 12 y parte de la 13, en zonas de aguas profundas al oeste del banco de Porcupine, probablemente se mueve hacia el nordeste para seguidamente girar hacia el canal de Rockall —entre el banco de Rockall y el banco occidental de las islas Británicas—, donde un considerable volumen de agua, con una menor salinidad, penetra de nuevo en el sector donde el *Frithjof* estuvo realizando observaciones unas semanas más tarde, siguiendo la ruta desde Irlanda en dirección oeste-noroeste a través del banco de Rockall. Este volumen de agua tiene un interés especial para nosotros, como se dirá más adelante, pues forma parte del brazo principal de la corriente del Golfo, la cual penetra en el mar de Noruega, se va enfriando gradualmente durante su viaje al mezclarse con agua más fría, y así su salinidad decrece de forma constante. Esta agua fría, evidentemente, proviene en gran medida directamente de la lluvia, la cual excede con mucho a la que se evapora en la superficie del mar.

El volumen de agua de la corriente del Golfo que se aprecia en la parte oriental (al este de la estación 10) del sector meridional estudiado por el *Fram*, sólo puede circular hacia el nordeste en mucha menor cantidad, ya que el banco de Porcupine está conectado con la costa oeste de Irlanda por una cordillera submarina (con unas profundidades de unos 300 metros), lo cual conforma una gran obstáculo para esa circulación de agua.

Los dos brazos de la corriente del Golfo, en el sector meridional estudiado por el *Fram* en 1910, están divididos por otro volumen de agua que se extiende sobre el banco de Porcupine, con una salinidad más baja y una temperatura media también más baja. En el banco del sur de Irlanda (estaciones 1 y 2), tanto la salinidad como la temperatura media son también relativamente bajas. El hecho de que en los alrededores de estos bancos haya menos salinidad, y en parte temperaturas más bajas que en aguas profundas, viene explicado generalmente por su mezcla con las aguas costeras, las cuales están más diluidas debido al agua que vierten los ríos desde tierra. Esta explicación puede ser correcta en gran medida; pero, evidentemente, no es aplicable a las zonas de mar abierto alejadas de tierra. Cosa que ocurre, sin embargo, en las aguas del banco de Porcupine, por ejemplo y, como veremos más adelante, también en las del banco de Rockall: el agua de estas zonas del océano es, aun a principios de verano, más fría y con menos salinidad que el agua que las circunda. Se deduce de lo investigado por el *Frithjof* en el banco de Rockall, al igual que sucede en las dos secciones estudiadas por el *Fram*, que esto puede ser debido a las precipitaciones en combinación con las corrientes verticales que ascienden a la superficie, las cuales se producen por el enfriamiento de la superficie del mar durante el invierno. Cuando la superficie del agua se enfría, se convierte en más pesada que la inmediatamente inferior, entonces se hunde y es reemplazada por el agua de abajo. Esta corriente vertical desciende cada vez más profunda a medida que el agua se va enfriando a lo largo del invierno, con lo que llega a tener casi la misma salinidad y casi la misma temperatura que el agua de la parte superior durante el invierno, a tanta profundidad como esta corriente vertical alcance. Aunque la salinidad de esta zona disminuye en la superficie del agua debido a las precipitaciones, esta circulación vertical provoca también una disminución de la salinidad

en el agua inmediatamente inferior, pues el agua que desciende de la superficie se mezcla de manera homogénea con todo el volumen de agua. El sector estudiado por el *Frithjof* parece indicar, de manera particular, que la circulación vertical alcanza una profundidad de 500 ó 600 metros cuando se acerca el invierno. Si consideramos que esto puede ocurrir en bancos del océano, donde la profundidad es menor, es obvio que la circulación vertical llegará a tocar fondo con lo que el volumen de agua que se mezcla con el de la superficie, más frío y menos salino, será más pequeño. Pero como el enfriamiento de la superficie y las precipitaciones son las mismas que en las zonas vecinas, la consecuencia debe ser que la totalidad del volumen de agua sobre estas zonas menos profundas será más fría y con menor salinidad que las de las zonas adyacentes. Y al tener estas zonas una menor temperatura y ser sus aguas más pesadas que las que la rodean, tenderán a extenderse por el lecho marino, deslizándose finalmente a zonas más profundas. Esto, evidentemente, contribuye a incrementar la oposición que estos bancos ofrecen a las corrientes marinas, aunque estas sean muy profundas.

Estas condiciones, que en muchos aspectos son de gran importancia, quedan claramente demostradas en los dos sectores estudiados por el *Fram* y en el de *Frithjof*.

El sector septentrional estudiado por el *Fram* iba desde un punto al noroeste del banco de Rockall (estación 15) hasta el extremo norte de este banco (estación 16), a través de la parte septentrional del ancho canal (canal de Rockall), entre el islote de Rockwall y Escocia. Como era de esperar, tanto la temperatura como la salinidad son más bajas en esta zona que en el sector meridional, ya que en su lento movimiento hacia el norte las aguas se enfrían, sobre todo por las corrientes verticales del invierno antes mencionadas, y se mezclan con agua más dulces, sobre todo las de lluvia. Mientras que en el sector meridional la isoterma de 10° C desciende hasta 500 metros, aquí llegan a una profundidad de entre 50 y 25 metros. En una distancia relativamente pequeña entre las dos secciones, la totalidad del volumen del agua se ha enfriado entre uno y dos grados centígrados. Esto representa una gran cantidad de calor, el cual principalmente es disipado en el aire, lo que hace que se caliente una gran área. El agua contiene tres mil

veces más cantidad de calor que el mismo volumen de aire a la misma temperatura. Por ejemplo, si un metro cúbico de agua se enfría un grado, y la cantidad total de calor extraída del agua se aplica al aire, sería suficiente para subir en un grado centígrado una cantidad de tres mil metros cúbicos, teniendo una presión de una atmósfera. En otras palabras, si la superficie de agua de una región del mar se enfría un grado a una profundidad de un metro, la cantidad de calor desprendida del mar es suficiente para subir en un grado el aire hasta una altura de 3.000 metros; a esa altitud la presión es menor y consecuentemente un metro cúbico contiene menos aire que al nivel del mar. Pero no es a una profundidad de un metro en la corriente del Golfo donde se ha enfriado un grado entre estas dos secciones; la profundidad es de 500 metros o más, y la temperatura es de entre uno y dos grados centígrados. Es fácil de comprender que esta pérdida de calor de la corriente del Golfo debe tener una profunda influencia en la temperatura del aire sobre una gran extensión; vemos cómo corrientes templadas como esta son capaces de hacer que el clima de algunos países sea más cálido, como el caso de Europa; y vemos cómo ligeras variaciones en la temperatura de la corriente de un año a otro pueden producir considerables cambios en el clima; y cómo podremos estar en posición para predecir estos cambios posteriores cuando tengamos un extenso y continuo estudio de estas corrientes. Es de esperar que esto sea suficiente para mostrar el alcance que encierra resolver esta cuestión.

La salinidad de la corriente del Golfo decrece considerablemente entre los dos sectores, norte y sur, estudiados por el *Fram*. Mientras que en el primero oscilaba entre 35,4 y 35,5 partes por mil, más adelante no superaba 35,3 partes por mil en todas las mediciones. En este sector, asimismo, el agua de la corriente del Golfo presenta una menor salinidad y una temperatura algo más fría, al estar sobre el banco de Rockall (estación 16). En la parte occidental de este banco (estación 15), la corriente se presenta con mayor salinidad y más temperatura, aunque no tanto como hacia el este. En el sector estudiado por el *Frithjof*, un poco más al sur, el volumen de agua de la corriente del Golfo es relativamente pequeña. Tanto las investigaciones del *Fram* como las del *Frithjof* muestran que la parte de la corriente del Golfo que penetra en el mar de Noruega llega principalmente a

través del canal de Rockall, entre el banco de Rockall y el banco occidental de las islas Británicas; la amplitud de esta zona es considerablemente menor de lo que generalmente se había supuesto. Evidentemente, esto se debe en gran medida a la rotación de la tierra, ya que en el hemisferio norte las corrientes giran hacia la derecha, y de manera más acusada cuanto más al norte circulen. De esta forma, las corrientes del océano, especialmente en latitudes septentrionales, son forzadas a dirigirse directamente hacia los bancos y costas que quedan a su derecha, y frecuentemente discurren por sus bordes, donde los bancos costeros descienden a las profundidades. La conclusión apuntada anteriormente —la corriente del Golfo llega a través del canal de Rockall— es importante para futuras investigaciones; demuestra que un estudio anual del comportamiento del agua en este canal contribuiría de forma muy valiosa a entender las variaciones del clima en el oeste de Europa.

No seguiremos abundando más en los resultados de las investigaciones oceanográficas del *Fram* en 1910. Sólo cuando las observaciones recogidas entonces, al igual que las de los viajes del *Frithjof* y del *Michael Sars*, sean totalmente estudiadas, podremos tener una idea completa de lo conseguido.

Investigaciones en el Atlántico Sur, junio y agosto de 1911

En el Atlántico Sur tenemos la corriente del Brasil, que fluye hacia el sur en el lado americano, y la corriente de Benguela, que va hacia el norte por la costa africana. En la parte sur del océano hay una extensa corriente que discurre de oeste a este en el cinturón de vientos del oeste. Y en su parte norte, justo debajo del ecuador, la corriente ecuatorial del sur que va de este a oeste. De manera que en el Atlántico Sur tenemos un gran círculo de corrientes, con un movimiento contrario a las agujas del reloj. La expedición del *Fram* dividió en dos sectores la parte central del Atlántico Sur; estos sectores comprenden dos corrientes, la del Brasil y la de Benguela, que van hacia el este en el sur y hacia el oeste en el norte. Es la

primera vez que se ha estudiado un sector completo entre Sudamérica y África en esta parte del océano. Y, sin lugar a dudas, se han llevado a cabo más estaciones de medición en el viaje del *Fram* (y con más cantidad de detalles) que en todas las expediciones previas juntas.

Cuando el *Fram* dejó Buenos Aires en junio de 1911, la expedición tomó rumbo este a través de la corriente del Brasil. La primera estación se estableció el día 17 de junio en la latitud 36° 13’ S y longitud 43° 15’ O. De aquí tomaron rumbo nordeste o este hasta la estación 32, a 20° 30’ S y 8° 10’ E; este punto estaba en la corriente de Benguela, a unas 300 millas de las costas africanas, donde se tomaron muestras el 22 de julio. Desde aquí, dando una suave curva, pasamos por Santa Helena y Trinidad de vuelta a América. La última estación (núm. 60) se estableció el 19 de agosto, en la corriente del Brasil a 24° 39’ S y unos 40° O; este punto quedaba a unas 200 millas al sudeste de Río de Janeiro.

La distancia media entre una estación y la siguiente era de 100 millas náuticas. En la mayoría de las estaciones las investigaciones se realizaron a las siguientes profundidades: superficie, 5, 10, 25, 50, 100, 150, 200, 250, 300, 400, 500, 750 y 1.000 metros (2,7, 5,4, 13,6, 27,2, 54,5, 81,7, 109, 136,2, 163,5, 218, 272,5 y 545 brazas). En una o dos de estas estaciones las observaciones también se tomaron a 1.500 y 2.000 metros (817,5 y 1.090 brazas).

Las investigaciones se llevaron a cabo desde mediados de julio a mediados de agosto, en la parte del invierno austral que se corresponde al periodo entre mediados de diciembre y mediados de febrero en el hemisferio norte. Lo primero que vamos a ver son las condiciones de la superficie en estas regiones a mediados del invierno de 1911.

Hay que recordar que las corrientes en los dos lados del océano discurren en direcciones opuestas. A lo largo de la costa africana tenemos la corriente de Benguela, de sur a norte; en el lado americano, la corriente del Brasil que fluye desde los trópicos en dirección sur. La primera es relativamente fría, mientras que la segunda es relativamente templada. A 20° S era de unos 17° C, cerca de las costas africanas, mientras que sube hasta 23° C por el lado brasileño.

La salinidad depende de la relación entre evaporación y el aporte de agua dulce. La corriente de Benguela procede de regiones donde la salinidad es relativamente baja; esto es debido a la llegada de agua dulce procedente del océano Antártico, donde la evaporación en la superficie es pequeña y las lluvias abundantes. Una parte de esta agua dulce procede de los icebergs que se desprenden del continente antártico. Estas masas de hielo se van derritiendo mientras navegan a la deriva.

Junto a las costas africanas hay una franja donde la salinidad en la superficie es de menos de un 35 por mil; más lejos, y fuera ya de la corriente de Benguela, la salinidad se encuentra en su mayor parte entre un 35 y un 36 por mil. La evaporación aumenta cada vez más a medida que asciende a latitudes más septentrionales; el aire cada vez es más seco y caliente. De ahí que la salinidad aumente. La corriente de Benguela continúa hacia el oeste empujada por la corriente ecuatorial del sur; seguidamente, una parte de ella gira hacia el noroeste y cruza el ecuador entrando en el Atlántico Norte, donde se une a la corriente ecuatorial del norte. Esta última parte cruza el cinturón de calmas de los trópicos. Esta región se caracteriza por su alto nivel de precipitaciones, suficientes como para disminuir de nuevo la salinidad en superficie. Otra parte de la corriente ecuatorial del sur gira hacia el sur a lo largo de la costa de Brasil, tomando el nombre de corriente del Brasil. Este volumen de agua en un principio recibe pocas precipitaciones; el aire es muy seco y caliente en esta zona, con lo que la salinidad aumenta hasta una 37 por mil. El agua más salada de todo el Atlántico Sur se encuentra en la parte norte de la corriente del Brasil. Más hacia el sur de esta corriente la salinidad decrece de nuevo, al mezclarse con el agua dulce procedente del sur. El Río de la Plata aporta enormes cantidades de agua dulce al océano. La mayor parte se dirige hacia el norte, debido a la rotación de la tierra; su efecto es, evidentemente, el desvío de las corrientes del hemisferio sur hacia la izquierda, y en el hemisferio norte hacia la derecha. Además del agua del Río de la Plata, hay una corriente que discurre hacia el norte a lo largo de la costa de la Patagonia llamada corriente de Falkland. Al igual que la corriente de Benguela, lleva agua con menos salinidad que la de zonas más septentrionales; por lo tanto, según se van mezclando estas aguas con las de

la corriente del Brasil, la salinidad decrece. Entre los dos sectores del viaje hay una distancia de entre diez y quince grados de latitud. Y por ello la diferencia de temperatura es considerable. En el sector más meridional la media de temperatura en la superficie entre las estaciones 1 y 26 (17 de junio a 17 de julio) era de 17,9° C; en el sector norte, entre las estaciones 36 y 60 (26 de julio a 19 de agosto) era de 21,6° C, con lo que hay una diferencia de 3,7° C. Si se hubiesen tomado temperaturas en todas las estaciones al mismo tiempo, la diferencia aún hubiera sido más grande; el sector septentrional, desde luego, se midió al final del invierno, con lo que la temperatura era proporcionalmente más baja que en el sector meridional. Las diferencias coinciden con bastante precisión con las que Krümmel ha calculado a partir de observaciones anteriores.

Veamos ahora las características del agua bajo la superficie en la zona del Atlántico Sur estudiada en la expedición del *Fram*.

Las observaciones muestran, en primer lugar, que tanto las temperaturas como la salinidad en cada una de las estaciones dan los mismos valores en superficie que a cualquier profundidad entre 75 y 150 metros (40,8 y 81,7 brazas). Esta similitud de temperaturas y salinidad se debe a las corrientes verticales producidas por el enfriamiento del invierno; más tarde volveremos sobre este punto. Por debajo de estas profundidades, tanto la temperatura como la salinidad decrecen según aumenta la distancia.

Los datos tomados en la expedición del *Fram*, con respecto a otras partes del océano, se compararon con los datos obtenidos por Schott en expediciones previas. Se aprecia que las observaciones del *Fram* coinciden con sondeos realizados anteriormente, con la diferencia de que son mucho más detallados.

La temperatura es mucho mayor a 400 metros (218 brazas) en la parte central del Atlántico Sur que más al norte cerca del ecuador, o incluso más al sur. En el ecuador hay una extensa zona donde la temperatura es sólo de 7 u 8° C a 400 metros, mientras que en latitudes de 20° a 30° S hay grandes extensiones por encima de los 12° C; a veces por encima de los 13° C o incluso los 14° C. Al sur de la latitud 30° S, la temperatura decrece de nuevo rápidamente y sabemos que la temperatura a 400 metros desciende a unos 0° C en el océano Antártico.

En estas profundidades, encontramos las aguas más cálidas de la región estudiada por el *Fram*. Si comparamos ahora la distribución de la temperatura a 400 metros con las corrientes del Atlántico Sur, vemos que la zona cálida se encuentra en el centro de la gran circulación mencionada anteriormente. Las temperaturas cálidas quedan a la izquierda del lado de las corrientes, y las frías a la derecha. Esto, de nuevo, es efecto de la rotación de la tierra: una temperatura elevada significa por regla general que el agua es relativamente más ligera, y la fría más pesada. El efecto de la rotación de la tierra en el hemisferio sur es que el agua superficial más ligera (cálida) se ve forzada a descender hacia el sur a la izquierda de la corriente, y el agua profunda más pesada (fría) es empujada hacia el ecuador. En el hemisferio norte ocurre lo contrario. Esto explica el agua fría a profundidades de 400 metros en el ecuador, y también el hecho de que las aguas de las costas de África y Sudamérica estén más frías que en el centro del océano. Ahora tenemos datos para estudiar la relación entre las corrientes y la distribución del calor en el agua, de manera que nos aporta una valiosa información simplemente conociendo sus propios movimientos. La información recopilada por el *Fram* será, sin duda, de considerable importancia una vez que sea analizada y estudiada.

Por debajo de los 400 metros (218 brazas) la temperatura desciende en cualquier parte del Atlántico Sur; de manera rápida entre 500 y 1.000 metros (272,5 y 545 brazas) de profundidad, y a partir de ahí lo hace muy lentamente. Es posible, de todas formas, que en las grandes profundidades pueda subir un poco de nuevo, aunque serán variaciones de centésimas o, en cualquier caso, unas pocas décimas de grado.

Es conocido por anteriores investigaciones en el Atlántico Sur, que el agua a gran profundidad, varios miles de metros por debajo de la superficie, tiene una temperatura de entre 0 y 3° C. A lo largo de todo el Atlántico, desde el extremo norte (cerca de Islandia) hasta el extremo sur, discurre una cordillera entre Europa y África, por un lado, y los dos continentes americanos, por otro. Un poco por encima del ecuador hay una ligera elevación que atraviesa el fondo del océano entre Sudamérica y África. Más hacia el sur (entre 25 y 35° S) otra serie de cumbres irregulares cruza entre estos continentes. Por tanto, tenemos cuatro profundidades distintas en el

Atlántico Sur, dos al oeste (la fosa brasileña y la fosa argentina) y dos al este (la fosa occidental africana y la fosa meridional africana). Ya se encontró el «fondo del mar» en estas grandes profundidades —se encuentra a más de 5.000 metros (2.725 brazas) bajo la superficie—, aunque no siempre es la misma profundidad. En las dos fosas occidentales, en la costa de Sudamérica, la temperatura apenas es superior a los 0° C. Encontramos esa misma temperatura en la fosa meridional africana, y más hacia el este en una franja que rodea la totalidad del planeta. Hacia el sur, entre esta franja y la antártica, la temperatura del agua en las grandes profundidades es mucho más baja, por debajo de los 0° C. Pero en la fosa occidental africana la temperatura es unos 2° C superior; encontramos esta misma temperatura, entre 2 y 2,5° C en todos los lugares más profundos del Atlántico Norte. La explicación debe hallarse en que el agua del fondo en la parte occidental del Atlántico Sur llega procedente del sur, mientras que en la parte nordeste llega del norte. Esto se relaciona con la rotación de la tierra, la cual tiende a desviar las corrientes hacia la izquierda en el hemisferio sur. El agua del fondo que llega desde el sur se dirige hacia la izquierda, esto es, hacia Sudamérica; la que llega del norte también se desplaza hacia la izquierda, es decir, hacia África.

La salinidad también decrece desde la superficie hasta los 600 u 800 metros (entre 300 y 400 brazas) de profundidad, donde alcanza un valor de algo más de 34 partes por mil, aunque por debajo de 34,5 por mil; a mayor profundidad se eleva a 34,7 por mil en las aguas procedentes del sur y a 34,9 por mil en las que llegan del Atlántico Norte.

Hemos mencionado que la corriente de Benguela es más fría y menos salina en la superficie que la corriente del Brasil. Idéntica situación ocurre en estas corrientes por debajo de la superficie; tenemos la distribución de la temperatura en la estación 32 en la corriente de Benguela y en la estación 60 en la corriente del Brasil; a distinta profundidad por debajo de los 500 metros (272,5 brazas) hay entre 5 y 7° C menos en la primera que en la segunda. Si descendemos a lugares más profundos la diferencia es menor, y a 1.000 metros (545 brazas) sólo encontramos una diferencia de una o dos décimas de grado.

Tenemos asimismo las diferencias de salinidad; en los primeros 200 metros por debajo de la superficie el agua hay un uno por mil más de salinidad en la corriente del Brasil que en la de Benguela. Ambas corrientes están limitadas a las aguas superficiales; la primera discurre a una profundidad de unos 1.000 metros (545 brazas), mientras que la segunda no alcanza una profundidad de más de 500 metros. Por debajo de las dos corrientes las condiciones son muy homogéneas, y no hay diferencias dignas de mención en los niveles de salinidad.

Las características del agua recogida a lo largo de las dos líneas principales, en la superficie y a una profundidad de 1.000 metros, quedan claramente definidas: las pequeñas variaciones entre la superficie y a una profundidad de unos 100 metros en cada una de las estaciones; el descenso de salinidad y temperatura según aumenta la profundidad; los altos valores tanto de temperatura como de salinidad en la parte occidental comparada con la oriental. Las curvas isotermas y las isohalinas se corresponden. Así, donde la temperatura es de 12° C, el agua mantiene una salinidad cercana al 35 por mil casi de forma inalterable. Esta agua a 12° C, con una salinidad del 35 por mil, se encuentra en la parte occidental (en la corriente del Brasil) a una profundidad de 500 a 600 metros, aunque en la parte oriental (en la corriente de Benguela) no pasa de entre 200 y 250 metros (de 109 a 136 brazas).

Las curvas isotermas e isohalinas frecuentemente presentan ondulaciones, lo que significa que los datos tomados en una estación pueden ser diferentes a los de otras estaciones vecinas. Por poner uno o dos ejemplos: en la estación 19, el agua es relativamente cálida a unos cuantos cientos de metros bajo la superficie; por ejemplo, 12° C a unos 470 metros (256 brazas); y podemos encontrar la misma temperatura a sólo 340 metros (185 brazas) en las dos estaciones vecinas, la 18 y la 20. En la estación dos la temperatura es relativamente fría, alcanzando la misma temperatura de las estaciones 1 y 3, aunque en estas a unos cientos de metros de mayor profundidad.

Estas curvas onduladas de las isotermas e isohalinas nos son familiares en el mar de Noruega, donde se han medido en muchos lugares en los últimos años. Se pueden explicar de varias maneras. Pueden ser debidas al

mismo oleaje, procedente de la zona central del mar. Muchos factores muestran que tales olas se producen bajo la superficie, lo que significa que pueden alcanzar grandes dimensiones; a veces pueden llegar a alcanzar una altura de 100 metros, o quizá más, aunque, afortunadamente, no se aprecien en la superficie. En el mar de Noruega hemos encontrado frecuentemente esta especie de olas ascendiendo y descendiendo. O quizá estas curvas también pueden ser producidas por las diferencias de velocidad en el movimiento de las corrientes. Aquí la rotación de la tierra entra en juego, como se ha mencionado anteriormente, lo que provoca zonas con presión negativa en unos lados y positiva en otros; y la fuerza con que se producen depende de la velocidad de desplazamiento en cada latitud. El efecto en los trópicos es ligero, pero a medida que aumenta la latitud estas crecen notablemente.

Aunque cabe la posibilidad de que las curvas sean debidas a la formación de remolinos en las mismas corrientes. En estos remolinos, las aguas cálidas, más ligeras, serían empujadas a grandes profundidades girando en sentido contrario a las agujas del reloj en el caso del hemisferio sur. Nos pareció encontrar uno de esos remolinos en las cercanías de la estación 19, girando en el sentido dicho anteriormente. Mientras que en la estación 2 nos encontramos con otro que giraba de forma contraria, es decir, a favor de las agujas del reloj.

Si bien esta explicación de las irregularidades mostradas por las líneas de ambos sectores es probable, también pueden ser debidas a otros factores, tales como las olas submarinas mencionadas anteriormente. Otra posibilidad es que sean consecuencia de la variación en la velocidad de la corriente, motivada quizá por el viento. Las variaciones periódicas causadas por la mareas difícilmente pueden tener consecuencias en todo los dicho aquí, aunque durante la expedición atlántica de Murray y Hjort en el *Michael Sars* (1910), y más recientemente en el viaje de Nansen por el océano Ártico en el *Veslemöy* (1912), se probó la existencia de corrientes debidas a las mareas. Es de esperar que en futuros estudios del material recopilado por el *Fram* se puedan dilucidar estas cuestiones. De todas formas, es interesante establecer el hecho de que cuanto más sea la

profundidad del océano, tal como ocurre en el Atlántico Sur, más variaciones en puntos cercanos dentro de la misma corriente pueden ocurrir.

Como ya hemos mencionado, las observaciones muestran que la misma temperatura y salinidad encontrada en la superficie se mantiene sin cambios según se desciende hasta una profundidad de entre 75 y 150 metros, tomando como media los datos a 100 metros. Esto es característico de un invierno típico y es debido a la circulación vertical ya mencionada, la cual se produce al enfriarse el agua de la superficie con el frío del invierno, que la convierte en más pesada que el agua más profunda, por lo que al sumergirse hace que ascienda el agua más ligera. De forma que las zonas más superficiales del agua aparecen más mezcladas y casi con los mismos niveles de salinidad y temperatura. Parece ser que estas corrientes verticales alcanzan una profundidad de unos 100 metros en julio de 1911 en la parte central del Atlántico Sur. Este enfriamiento del agua repercute de manera opuesta en el aire, provocando que no sólo la superficie desprenda calor hacia la atmósfera, sino que las zonas inmediatas bajo la superficie se ven alteradas por el calor que transportan las corrientes verticales. Es una cuestión que cobra enorme trascendencia.

Esta situación se manifiesta de manera muy clara cuando las curvas isotermas e isohalinas se presentan verticales bajo la superficie. Las temperaturas bajaron varios grados en la superficie mientras el *Fram* realizaba sus investigaciones. Y a juzgar por la forma general de las curvas de cada estación y por la forma que toman normalmente en los veranos de estas regiones, llegaremos a la conclusión de que la totalidad del volumen de agua bajo la superficie hasta una profundidad de cien metros se ha enfriado una media de dos grados centígrados.

Como ya se ha indicado, un simple cálculo nos da lo siguiente: si un metro cúbico de agua es enfriado un grado centígrado y la cantidad de calor necesaria para ello se ha transferido al aire, esto será suficiente para subir en un grado la temperatura de más de tres mil metros cúbicos de aire. Unas cuantas cifran nos indicarán lo que esto significa. La zona marítima entre las latitudes 15° y 35° S y entre Sudamérica y África —en una palabra, la región estudiada por la expedición del *Fram*— tiene una extensión de trece millones de kilómetros cuadrados. Supongamos que esta parte del océano

disipa calor en el aire como para que una zona de agua de cien metros en profundidad fuese enfriada una media de dos grados centígrados. Esta zona de agua pesaría un trillón y medio de kilogramos y la cantidad de calor transferida al aire sería de unos dos trillones y medio de kilocalorías.

Se ha calculado que la totalidad de la atmósfera pesa 5,27 trillones de kilogramos, y necesita de algo más de un trillón de kilocalorías para que toda esa masa suba un grado centígrado su temperatura. De lo que se deduce que la cantidad de calor, según nuestros cálculos, desprendida en el Atlántico Sur entre las latitudes 15° y 35° S, sería suficiente para subir la temperatura de toda la atmósfera de la tierra en unos dos grados centígrados, teniendo en cuenta que estamos hablando de una parte relativamente pequeña del océano. Estas cifras dan una idea de la importancia que juega la interacción entre el mar y la atmósfera. El mar almacena gran cantidad de calor absorbida de los rayos del sol; este calor se desprende cuando llegan las estaciones frías. Lo podemos comparar con un acumulador de cerámica, el cual continúa calentando nuestras habitaciones mucho tiempo después de haber desaparecido el fuego. De una manera similar, el mar mantiene el calor de la tierra después de haber terminado el verano y de que los rayos de sol hayan perdido su fuerza.

Es un hecho conocido que la temperatura media del aire durante todo el año es un algo inferior a la del mar y, en invierno, esta bajada es aun considerablemente mayor. El mar se esfuerza en mantener alta la temperatura del aire, de manera que cuanto más caliente esté el agua del mar, más alta será la temperatura del aire. No es una sorpresa, por tanto, que después de varios años de investigación en el mar de Noruega hayamos encontrado que el invierno en el norte de Europa es más templado de lo normal cuando el agua del mar de Noruega se mantiene por encima de la media. Esto es totalmente natural. Pero deberíamos dar un paso más y, después de determinar la cantidad de calor del mar, predecir si el aire del invierno va a ser más frío o más caliente de lo normal.

Se ha demostrado que la cantidad de calor de la parte del océano que nosotros llamamos mar de Noruega varía de un año a otro. Se demostró en la expedición atlántica del *Michael Sars* en 1910 a la zona central del Atlántico Norte, que estaba considerablemente más fría en 1910 que en

1873, cuando la expedición del *Challenger* realizó sus investigaciones en ese mismo lugar; aunque las temperaturas en 1910 eran más o menos las mismas que en 1876, cuando el *Challenger* regresaba a Inglaterra.

Ahora podemos hacer una comparación similar en el Atlántico Sur. En 1876, el *Challenger* tomó una serie de datos más o menos en la misma zona investigada por el *Fram*. La estación núm. 339 del *Challenger* a finales de marzo de 1876 está situada cerca del punto donde el *Fram* estableció su número 44 a principio de agosto de 1911. Las dos se encontraban a una latitud de 17,5° S, aproximadamente a medio camino entre África y Sudamérica —esto es, en la región donde la corriente hacia el oeste es débil, al sur de la corriente ecuatorial del sur—. La estación del *Challenger* se estableció durante el otoño y la del *Fram* en el invierno. Por tanto, era 3° C más cálida en la superficie en marzo de 1876 que en agosto de 1911. En la estación del *Challenger*, en verano, se produce la distribución normal de temperatura justo bajo la superficie; en la estación del *Fram*, las típicas condiciones de invierno; encontramos la misma temperatura en la superficie que a una profundidad de 100 metros, a consecuencia del enfriamiento y de la circulación vertical. En estos lugares encontramos de forma constante alrededor de un grado centígrado más en 1911 que en 1876; es decir, había mucho más calor almacenado en esta parte del océano en 1911 que en 1876. ¿No podría ser esto el resultado de que el aire de esta región, al igual que el del este de Sudamérica y el del oeste de África, estuviera más caliente durante el invierno de 1911 que el de 1876? No tenemos suficientes datos para establecer con certeza si esta diferencia en la cantidad de calor entre estos dos años se puede aplicar a la totalidad del océano, o sólo a las zonas que circundan estas dos estaciones; pero si esto fuera algo general, probablemente podríamos ser capaces de encontrar la correspondiente diferencia en el clima de las regiones vecinas. Entre 500 y 800 metros (272 y 436 brazas) la temperatura era exactamente la misma en los dos años, y a 900 y 1.000 metros (490 y 454 brazas) sólo había una diferencia de dos o tres décimas de grado. En estas partes más profundas del océano las condiciones probablemente son muy similares; no encontramos diferencias dignas de mención, ya que el calentamiento por el sol no tiene ningún efecto en la superficie ni en las capas inmediatamente inferiores, a menos,

desde luego, que las corrientes en esas profundidades puedan variar tanto que un año sean cálidas y otro frías. Aunque esto es improbable lejos de la zona central del océano.

Cerca de las costas de África, por otra parte, parece como si hubiera una considerable variación incluso en zonas más profundas, por debajo de 500 metros (272 brazas). Durante la expedición del *Valdivia* en 1898 una de las estaciones se tomó en la corriente de Benguela a mediados de octubre, no lejos de la estación del *Fram*. Los datos de temperatura del lugar muestran más calor (sobre 1,5° C) en 1898 que en 1911 en zonas entre 500 y 800 metros (272 y 436 brazas). Probablemente aquí las corrientes varíen de manera considerable. Aunque en aguas más superficiales de esta corriente, a 150 metros, el agua era considerablemente más cálida en 1911 que en 1898, estas diferencias corresponden a las encontradas en anteriores comparaciones entre las estaciones del *Challenger* y las del *Fram* de 1876 y 1911. Entre 200 y 400 metros (109 y 218 brazas) no había aquí diferencias entre 1898 y 1911, ni tampoco las había a 1.000 metros (545 brazas).

En 1906 el *Planet* llevó a cabo algunas investigaciones al este del Atlántico Sur. A mediados de marzo se estableció una estación (núm. 25) no lejos de Santa Helena y muy cerca de la número 39 del *Fram*, de finales de julio de 1911. Aquí también encontramos bastante variación; el agua era mucho más cálida en 1911 que en 1906, independientemente del enfriamiento del invierno por la circulación vertical del agua de la superficie. En profundidades de sólo 100 metros (54,5 brazas) el agua era dos grados centígrados más cálida en 1911 que en 1906; a 400 metros (218 brazas), la diferencia era de algo más de un grado, y a 800 metros (436 brazas) de unos 0,75° C más cálida en 1911 que en 1906. A 1.000 metros (545 brazas) la diferencia era sólo de 0,3° C.

También se determinó la salinidad en la estación del *Planet*, aunque no con métodos modernos. La salinidad en la estación del *Planet*, a una profundidad de 400 metros, era más baja, y en parte mucho más baja, que la medida por la expedición del *Fram*. A 100 metros la diferencia aún era mayor, tanto como 0,5 partes por mil; esto es mucha diferencia para un mismo lugar en mar abierto. Ha de tenerse presente que la corriente en las cercanías de Santa Helena puede considerarse como una continuación de la

corriente de Benguela, que llega del norte con relativa poca salinidad. Parece como si hubiera variaciones anuales de salinidad en algunas zonas. Esto también puede ser debido a las correspondientes variaciones en la corriente de Benguela, en parte porque la relación entre precipitaciones y evaporación puede variar en diferentes años, y en parte porque puede haber cambios en lo que se refiere al aporte de agua menos salada del océano Antártico. O también puede ser debido a que la corriente de Benguela en las proximidades de Santa Helena tiene una gran mezcla de agua cálida y muy salina en su parte occidental de un año respecto a otro. En cualquier caso, podemos esperar una relativa baja salinidad (la de 1906 comparada con la de 1911) acompañada por una relativa baja temperatura, semejantes a las encontradas al comparar las observaciones del *Planet* con las del *Fram*.

Necesitamos una mayor y más completa información para compararla, pero con lo que hemos referido se demuestra que puede haber considerables variaciones cada año, tanto en la relativamente fría corriente de Benguela como en otras corrientes del Atlántico Sur. Esto es un resultado sustancial de las observaciones realizadas en el viaje del *Fram*, las cuales nos dan una idea de las grandes variaciones en una zona tan importante como es el Atlántico Sur. Cuando la totalidad del material sea estudiado, se verá si todo esto puede contribuir a entender las condiciones climáticas de los países cercanos, donde hay gran cantidad de población y donde, en consecuencia, tendrá más interés un conocimiento más preciso de las variaciones del clima que el estrictamente científico.

FIN DE

POLO SUR
RELATO DE LA EXPEDICIÓN
Y SUS APÉNDICES

El mundo en 1911

Febrero.- Tiene lugar, en la India, el primer vuelo oficial de correo aéreo pilotado por el joven francés Henri Pequet. Recorrió diez km en trece minutos.

Marzo.- Se celebra por primera vez el Día Internacional de la Mujer.

Mayo.- El transatlántico Titanic es lanzado a las aguas del río Lagan, en Belfast, donde permanecerá diez meses para construir sus cubiertas y su mobiliario.

—Se disputan por vez primera las 500 Millas de Indianápolis.

—Se celebra en París el Primer Congreso Internacional de Normativa Aérea.

Julio.- El explorador y político norteamericano Hiram Bingham descubre, en Perú, la ciudad inca de Machu Picchu.

Septiembre.- Comienza la Guerra italo-turca.

Octubre.- Los revolucionarios de Sun Yat-Sen deponen a la Dinastía Manchú en China.

—Marie Curie es la primera mujer en recibir un premio Nobel. En este caso, de química.

Noviembre.- Se publica *Histologie du système nerveux de l'homme et des vertebres* de Santiago Ramón y Cajal.

Diciembre.- El rey Jorge V, del Reino Unido, funda la ciudad de Nueva Delhi, en la India.

—Roald Amundsen, explorador noruego, llega al polo Sur el 14 de diciembre.

ROALD AMUNDSEN. Roald Engelbregt Gravning Amundsen (Borge (Østfold), Noruega, 16 de julio de 1872 - Mar de Barents, 18 de junio de 1928) fue un explorador noruego de las regiones polares. Dirigió la expedición a la Antártida que por primera vez alcanzó el Polo Sur. También fue el primero en surcar el Paso del Noroeste, que unía el Atlántico con el

Pacífico, y formó parte de la primera expedición aérea que sobrevoló el Polo Norte.

Contaba con una excelente formación naviera y una especial habilidad en las técnicas de supervivencia, aprendidas en parte de su experiencia en deportes invernales, en la vida de los esquimales, y en las expediciones que le precedieron. En sus diferentes expediciones contó con un renombrado equipo en los campos de la navegación, del esquí, de la ingeniería aeronáutica y de la aviación.

Notas

[1] El *Challenger*, con 243 tripulantes a bordo, zarpó de Portsmouth en diciembre de 1872 con una misión eminentemente científica. Durante esta, recorrió 68.000 millas marinas y dio la vuelta al mundo cruzando 8 veces el ecuador. Para señalar alguno de los famosos logros a los que hace referencia Amundsen, citaremos los siguientes: catalogó más de 4700 especies animales desconocidas hasta entonces, cartografió los fondos marinos y descubrió el mayor abismo marino medido hasta hoy, el abismo Challenger, con una profundidad de más de 11.000 m. Así mismo se cartografió un mapa de sedimentos oceánicos y se estableció la composición del agua del mar, asentando las bases para la comprensión de las corrientes marinas. Probó también la existencia de la dorsal mesoatlántica. La expedición duró 1290 días y perdió 10 hombres. El trasbordador espacial lleva su nombre en su honor. <<

[2] Entre la multitud de detalles que narra Amundsen sobre las tribulaciones del *Bélgica*, primera expedición en invernar en la Antártica, desconocemos porqué obvia dar el nombre de quien fuera el subteniente y primer piloto de a bordo: un jovencísimo Roald Amundsen, que tomó el mando después de que Gerlache y Lecointe (comandante de la expedición y capitán respectivamente) contrajeran el escorbuto por no seguir las indicaciones de Cook de comer carne fresca. <<

[3] Abreviatura de Royal Naval Reserve, oficial de la Marina Real en la reserva. <<

[4] Actual Oslo. <<

[5] El pemmican es un alimento concentrado a base de carne seca molida, bayas desecadas y grasas. Las grasas sirven como aglutinante que aporta calorías, la carne seca, proteínas y las bayas, entre otros elementos, vitaminas. Mezclando todos estos ingredientes se obtiene una especie de masa que tiene la propiedad de no enmohecerse. Convenientemente envasado, el pemmican puede almacenarse incluso durante décadas.

Parece ser que fue inventado por los indios de Norteamérica y muy utilizado por los europeos durante la colonización. Con posterioridad fue utilizado por los exploradores árticos y antárticos como una comida hipercalórica. <<

[6] En la actualidad, parece estar más que demostrado que Peary nunca alcanzó el polo Norte, lo que constituye una de las mayores y más duraderas estafas de la historia de la exploración. <<

[7] Recordemos que Amundsen estudió medicina a instancias de su madre, que quería alejarle a toda costa de la vida marítima y de la exploración polar. <<

[8] Se refiere a la primera expedición del *Fram* entre 1893 y 1896, que Nansen narra en *Hacia el Polo*. <<

[9] Entre 1903 y 1906, el *Gjøa*, comandando por Amundsen abrió el paso del noroeste uniendo así, por primera vez, a través del Ártico, el Atlántico y el Pacífico. El barco puede verse aún al lado del Museo del *Fram*. <<

[10] Aniversario de la independencia de Noruega, tras la disolución de la unión con Suecia. <<

[11] La forma de cáscara de nuez del casco del *Fram*, diseñado por Nansen, lo hacía perfecto para zafarse de la presión del hielo en caso de quedarse atrapado entre los témpanos pero, en la navegación, el movimiento era tal que ni el más veterano marinero era capaz de adaptarse sin echar antes la primera papilla. <<

[12] En millas marinas en el original. Pedimos disculpas al lector por esta licencia que nos hemos tomado. <<

[13] Juego de palabras intraducible. *Dænge* viene a significar «pescado triturado» y otra palabra muy similar «zurra, paliza». <<

[14] Puede verse esta tienda en la famosísima fotografía del capítulo XII:

<<

[15] Típico dulce noruego para ocasiones especiales, como bodas o fiestas navideñas. Está formado por anillos concéntricos colocados en forma de pirámide o de cornucopia, relleno de chocolate o dulces. <<

[16] El medidor de distancia no era más que una rueda sujeta al trineo; según las veces que había girado se sabía la distancia recorrida. Puede verse en la fotografía del capítulo VI:

<<

[17] Amundsen gustaba de llamar «estación» a la cabaña de madera que les sirvió de base. Ciertamente se trataba de algo similar a las actuales estaciones polares (N. del E.) <<

[18] Otro bautizo de Amundsen, significa, «El hogar del *Fram*». (N. del T.) <<

[19] Se refiere a la cabaña de madera y a las tiendas levantadas por la expedición como campo base: *Framheim*, casi una aldea. <<

[20] Literalmente, la colina de la camiseta. (N. del T.) <<

[21] Marca comercial de lo que hoy conocemos genéricamente como *termo*. <<

[22] Es una crema compuesta de mantequilla, huevos y limón o vinagre. <<

[23] El *maal* es una lengua que se habla en distintos distritos del país a diferencia del lenguaje literario, que se corresponde totalmente al danés. El *maal* está muy relacionado con el noruego antiguo. <<

[24] El *akvavit*, también conocido como *aquavit*, es una bebida destilada escandinava de 40° de alcohol. Su nombre proviene de aqua vitae, «agua de la vida» en latín. <<

[25] Nombre de la hija de Nansen. <<

[26] Palabra importada del ruso. Se emplea para designar una superficie nevada que presenta muchas irregularidades topográficas; concretamente surcos desiguales que se forman por la acción del viento y cuyas crestas son paralelas a éste. <<

[27] A fecha de hoy no hemos conseguido dar con la foto que describe Amundsen en este párrafo. Sus notas personales consultadas en la Biblioteca Nacional de Noruega de Oslo señalan que, al polo Sur, únicamente llegó operativa una de las cámaras que llevaron. Una de las fotografías del fondo de esta biblioteca responde, en parte, a la descripción, pero no aparece el rodeo de los trineos que se menciona y las figuras son cuatro, no dos. No nos cabe duda que aún aparecerán documentos de esta expedición. No en vano, muy recientemente, en octubre del 2009, apareció en la Biblioteca Nacional de Australia el negativo original de la famosísima fotografía del capítulo XII:

La historia tiene su intríngulis:

Tras abandonar la Antártica en 1912, la primera escala del *Fram* en su viaje de regreso fue el puerto de Hobart, en la isla de Tasmania, donde Amundsen entregó la película de las cámaras a J. W. Beattie, un conocido fotógrafo local. Beattie encargó el revelado de los negativos a su ayudante, Edward

Searle, quien, tiempo después, archivó en un álbum personal el material original de sus trabajos más importantes bajo el título *Vistas de Tasmania*; entre aquellos negativos iba el encargo de revelado de Beattie de la película de Amundsen. En 1965 la Biblioteca Nacional de Australia compró el álbum a la familia de Edward Searle.

Harald Østgaard Lund, archivero de la Biblioteca Nacional de Noruega, analizó más de 700.000 fotografías en busca del material original que la expedición de Amundsen dejó en Australia y encontró el negativo original. La fotografía del polo Sur geográfico que recorrió el mundo, era un positivo en papel efectuado en Tasmania. (N. del E.) <<

[28] Hoy en día, respecto a los aparatos de medición de la actualidad (que también poseen su margen de error), sabemos que Amundsen y su equipo plantaron la bandera a unos 2.500 metros de donde hoy se considera que se encuentra el polo Sur geográfico (a pesar de que aquí menciona un margen error de 20 km). Conociendo la implacable organización y precisión de Amundsen, podríamos atrevernos a suponer que el error está en nuestros GPS's actuales. <<

[29] El *telemark* es una técnica de esquí que nació en 1825, muy cercana a nuestro actual esquí de travesía. El nombre de esta modalidad proviene de una región noruega llamada Telemark. <<

[30] El contenido de la carta dirigida al Comandante Scott es el siguiente:

Querido comandante Scott:

Como Vd. será probablemente el primero en llegar aquí después de nosotros, ¿puedo pedirle que envíe la carta adjunta al Rey Haakon VII de Noruega?

Si los equipos que hemos dejado en la tienda pueden serle de alguna utilidad, no dude en llevárselos.

Con mis mejores votos.

Le deseo un feliz regreso.

Sinceramente suyo.

ROALD AMUNDSEN

<<

[31] Un *nunatak* (del inuktitut, nunattak, pico solitario) es un pico montañoso, libre de hielo, que emerge del territorio cubierto por un glaciar. <<

[32] Un barco navegando continuamente hacia el este tiene que sumar al reloj cada día una hora por cada quince grados de longitud; otro, navegando hacia el oeste, lo ha de retrasar en la misma forma. Si se encuentran en la longitud 180°, uno de ellos ha de adelantar el reloj 12 horas, mientras que el otro lo retrasará, de manera que la diferencia es de 24 horas. Cambiando la longitud, por tanto, hay que cambiar la fecha, así que pasando del este al oeste será el mismo día dos veces, y pasando del oeste al este se perderá un día. (N. del A.) <<

[33] En español en el original. <<

[34] En atención a quienes conocen lo que significa el amarre de una vela, debo señalar que además de la gavia corriente, llevamos seis gavias extra en la totalidad del velamen, asegurándolas sobre sus mismos masteleros, de modo que podíamos arriarlas, por así decirlo, de forma rápida. Podíamos arriarlas por piezas, lo que nos ocupaba más de una hora. Lo hicimos así por precaución, pues íbamos escasos de tripulación. (N. del A.) <<

[35] *Flying Dutchman* en el original, se refiere a un barco fantasma. (N del T.) <<

[36]Hemos optado por incluir El primer relato que Amundsen envió desde Hobart, Tasmania, (primer lugar civilizado donde fondeó el *Fram*) al final del libro, con la intención de no anticipar acontecimientos ni romper la unidad inicial del texto de la narración. <<

[37]*Hundredweight* en el original, unidad de peso equivalente a 45,36 kg en Estados Unidos y a 50,80 kg en Reino Unido; se corresponde relativamente con nuestro quintal (100 libras castellanas), equivalente a 46 kg aproximadamente. <<

[38] Aunque la historia lo ha olvidado por el paso del tiempo, la mal denominada «carrera por el polo Sur» la componían cuatro expediciones nacionales independientes; una alemana, otra japonesa y la británica y la noruega que finalmente despuntaron. De esto quedó constancia en la prensa de la época, pero se suele desconocer actualmente. <<

[39] *Hacia el Polo*, Fridtjof Nansen. Es la publicación del diario del viaje que Nansen emprende en 1893 con el objetivo de llegar al Polo Norte. <<

[40] N. del T. Madera de Chlorocardium rodiei, árbol que crece en la Sudamérica tropical. <<

This file was downloaded from Z-Library project

Your gateway to knowledge and culture. Accessible for everyone.

z-library.sk z-lib.gs z-lib.fm go-to-library.sk

Official Telegram channel

Z-Access

https://wikipedia.org/wiki/Z-Library